

Proyecto de Ley

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

REUNIDOS EN CONGRESO,

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

DECLARACIÓN DE INTERÉS NACIONAL, FINANCIAMIENTO Y EJECUCIÓN DE LA “RUTA DE LAS ARENAS” – CORREDOR GENERAL ROCA–VACA MUERTA

ARTÍCULO 1º. Declaración de interés nacional. Declárase de interés nacional y de carácter estratégico la planificación, elaboración del proyecto ejecutivo, financiamiento, construcción y puesta en funcionamiento del corredor vial denominado “Ruta de las Arenas – Corredor Logístico General Roca - Vaca Muerta”, impulsado por el gobierno de la provincia de Río Negro y destinado a vincular la Ruta Provincial N° 6, en las proximidades de la ciudad de General Roca, provincia de Río Negro, con la Ruta Provincial N° 17, en las proximidades de la localidad de Añelo, provincia del Neuquén.

La declaración de interés nacional establecida no importará transferencia de dominio o jurisdicción provincial a la Nación. Toda transferencia deberá contar con el consentimiento expreso de las provincias y cumplir los procedimientos legales aplicables.

ARTÍCULO 2º. Objetivos. Son objetivos de la presente ley:

- a) Fortalecer la infraestructura logística necesaria para el desarrollo sustentable y competitivo de Vaca Muerta y de la Cuenca Neuquina;
- b) Garantizar un corredor adecuado para el transporte de arenas de fractura, equipos, maquinaria y demás insumos destinados a la actividad hidrocarburífera;

- c) Reducir la circulación de tránsito pesado sobre las rutas nacionales N° 22 y N° 151, las rutas provinciales actualmente utilizadas y los accesos, puentes y travesías urbanas del Alto Valle;
- d) Mejorar la seguridad vial, disminuir la siniestralidad y preservar la infraestructura vial utilizada por las poblaciones de Río Negro y Neuquén;
- e) Reducir tiempos de viaje, costos logísticos, consumo de combustible y emisiones vinculadas con el transporte de cargas;
- f) Integrar las canteras, centros logísticos, parques industriales, instalaciones energéticas y terminales portuarias de la Patagonia Norte;
- g) Promover el empleo local, la contratación de pequeñas y medianas empresas y el desarrollo de proveedores regionales;
- h) Establecer mecanismos de financiamiento, recupero de la inversión y mantenimiento permanente del corredor, con participación prioritaria de sus usuarios económicos directos;
- i) Asegurar que el crecimiento de la producción hidrocarburífera genere infraestructura pública y beneficios permanentes para las provincias y comunidades que integran la región productora.

ARTÍCULO 3°. Traza de referencia. A los efectos de la presente ley se adopta como referencia la traza preliminar de aproximadamente CIENTO DIECINUEVE KILÓMETROS (119 km), con inicio en la Ruta Provincial N° 6, en las proximidades de General Roca, y finalización en la Ruta Provincial N° 17, en cercanías de Añelo.

La traza definitiva, su extensión, características técnicas, etapas de ejecución y obras complementarias serán establecidas por el proyecto ejecutivo y los convenios previstos en el artículo 6°.

La referencia contenida en el primer párrafo no impedirá la introducción de modificaciones justificadas por razones técnicas, ambientales, hidráulicas, de seguridad vial, de protección de ductos, eficiencia logística o reducción de costos.

ARTÍCULO 4°. Integración con el Puerto de San Antonio Este. El proyecto ejecutivo deberá contemplar un estudio de factibilidad para la integración logística de la Ruta de las Arenas con el Puerto de San Antonio Este, provincia de Río Negro, ante la eventual utilización de dicha terminal para el ingreso marítimo de arenas de fractura y otros insumos destinados a la actividad hidrocarburífera.

El estudio deberá evaluar alternativas viales, ferroviarias y multimodales, instalaciones de almacenamiento y transferencia de cargas, centros logísticos y las obras necesarias para vincular de manera eficiente el sistema portuario rionegrino con el corredor General Roca – Vaca Muerta.

ARTÍCULO 5°. Autoridad de aplicación. El Poder Ejecutivo nacional determinará la autoridad de aplicación de la presente ley.

La autoridad de aplicación deberá actuar con intervención de la Dirección Nacional de Vialidad, o el organismo que en el futuro la sustituya, y de las autoridades nacionales competentes en materia de energía, transporte, obras públicas y financiamiento internacional.

ARTÍCULO 6°. Convenios de cooperación federal. El Poder Ejecutivo nacional promoverá, dentro de los TREINTA (30) días de entrada en vigencia de la presente ley, la celebración de uno o más convenios con las provincias de Río Negro y del Neuquén para la planificación, financiamiento, ejecución, administración y mantenimiento de la Ruta de las Arenas.

Podrán participar de dichos convenios los municipios alcanzados, las autoridades portuarias, las universidades nacionales, los organismos técnicos y las demás entidades públicas relacionadas con el proyecto.

Los convenios deberán establecer, como mínimo:

- a) La traza definitiva y las características técnicas de la obra;
- b) La distribución de responsabilidades entre la Nación y las provincias;
- c) Los aportes financieros, presupuestarios y técnicos de cada jurisdicción;

- d) El régimen de dominio y jurisdicción del corredor;
- e) La utilización, adquisición o constitución de servidumbres, permisos de paso y demás derechos necesarios;
- f) Las autoridades responsables de los procedimientos de contratación, ejecución, inspección y recepción de las obras;
- g) El régimen de administración, operación, mantenimiento, fiscalización y seguridad vial;
- h) Los mecanismos de recupero de la inversión previstos en los artículos 11 y 12;
- i) La coordinación con el Puerto de San Antonio Este, los municipios y las demás infraestructuras logísticas de la región;
- j) Los sistemas de información, auditoría, transparencia y control.

ARTÍCULO 7°. Plan de Ejecución y Financiamiento. La autoridad de aplicación elaborará, en coordinación con las provincias de Río Negro y del Neuquén, un Plan de Ejecución y Financiamiento de la Ruta de las Arenas, dentro de los CIENTO VEINTE (120) días de entrada en vigencia de la presente ley.

El plan deberá aprovechar y complementar los estudios ya realizados por las jurisdicciones provinciales y contendrá, como mínimo:

- a) Los estudios topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, hidráulicos, ambientales, sociales, económicos y de tránsito;
- b) El proyecto ejecutivo integral, incluyendo pavimentación, obras de arte, drenajes, intersecciones, señalización, comunicaciones, control de cargas y seguridad vial;
- c) El relevamiento de oleoductos, gasoductos, electroductos y demás instalaciones existentes, y las medidas de protección aplicables;
- d) El presupuesto oficial actualizado y el análisis de costos por etapas;
- e) El cronograma físico y financiero de ejecución;

- f) La identificación de las obras prioritarias y de las etapas que puedan comenzar anticipadamente;
- g) Las fuentes de financiamiento nacionales, internacionales, provinciales y privadas;
- h) El modelo de administración y mantenimiento;
- i) El régimen de recupero de la inversión;
- j) La evaluación económica y fiscal prevista en el artículo 14;
- k) El estudio de integración logística con el Puerto de San Antonio Este previsto en el artículo 4°.

ARTÍCULO 8°. Fuentes de financiamiento. Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley podrán ser atendidos mediante:

- a) Partidas específicas del Presupuesto General de la Administración Nacional;
- b) Recursos del Tesoro Nacional y recursos propios de los organismos nacionales intervinientes;
- c) Operaciones de crédito público celebradas con organismos multilaterales, regionales, bilaterales o internacionales de financiamiento;
- d) Aportes de las provincias de Río Negro y del Neuquén, municipios, organismos públicos y autoridades portuarias;
- e) Aportes, anticipos, cánones o contribuciones contractuales de empresas operadoras, proveedoras de arenas, transportistas, dadores de carga y demás beneficiarios directos de la obra;
- f) Ingresos provenientes del peaje o tarifa de uso especial previsto en el artículo 11;
- g) Fondos no reembolsables, donaciones, legados y aportes de organismos públicos o privados, nacionales o internacionales;
- h) Cualquier otra fuente compatible con el régimen de administración financiera y crédito público.

ARTÍCULO 9°. Presupuesto nacional 2027. El Poder Ejecutivo nacional deberá incorporar en el proyecto de Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional correspondiente al ejercicio 2027, y en los presupuestos de los ejercicios sucesivos hasta la finalización de las obras, un programa presupuestario específico destinado a la Ruta de las Arenas.

La asignación correspondiente al ejercicio 2027 deberá contemplar, como mínimo, los recursos necesarios para:

- a) Completar los estudios técnicos y ambientales;
- b) Finalizar y aprobar el proyecto ejecutivo;
- c) Constituir las servidumbres, permisos y derechos de paso necesarios;
- d) Realizar los procedimientos de contratación;
- e) Iniciar la primera etapa de las obras.

En caso de que el proyecto de presupuesto para el ejercicio 2027 ya hubiese sido remitido al Congreso al momento de la entrada en vigencia de la presente ley, el Poder Ejecutivo nacional deberá enviar las planillas y adecuaciones necesarias para incorporar el programa y las partidas correspondientes durante su tratamiento legislativo.

ARTÍCULO 10°. Financiamiento internacional. El Poder Ejecutivo nacional deberá iniciar, en coordinación con las provincias de Río Negro y del Neuquén, las gestiones destinadas a obtener financiamiento de organismos multilaterales, regionales, bilaterales o internacionales de crédito para la ejecución total o parcial de la Ruta de las Arenas.

Las operaciones deberán priorizar condiciones financieras de largo plazo, períodos de gracia compatibles con el plazo de construcción y tasas adecuadas a proyectos de infraestructura estratégica.

Toda operación de crédito deberá cumplir las disposiciones de la Ley N° 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.

Cuando corresponda una autorización legislativa específica, el Poder Ejecutivo nacional deberá incluir la operación en el proyecto de presupuesto o remitir al Congreso el proyecto correspondiente, indicando el tipo de operación, el monto máximo, el plazo mínimo de amortización y el destino exclusivo de los fondos.

Ninguna operación podrá constituir deuda a cargo de una provincia, afectar recursos coparticipables o comprometer garantías provinciales sin el consentimiento expreso de la jurisdicción involucrada y las autorizaciones locales que correspondan.

ARTÍCULO 11°. Régimen de recupero de la inversión. Los convenios previstos en el artículo 6° deberán establecer un régimen de recupero de la inversión pública y de financiamiento del mantenimiento permanente de la Ruta de las Arenas.

El régimen se instrumentará prioritariamente mediante un peaje o tarifa de uso especial aplicable exclusivamente a los vehículos pesados de carga vinculados con la actividad hidrocarburífera que utilicen el corredor, especialmente aquellos destinados al transporte de arenas de fractura, equipos, maquinaria y demás insumos para Vaca Muerta.

La tarifa deberá determinarse mediante criterios objetivos, públicos y razonables. El régimen deberá incorporar medios electrónicos de identificación y cobro y podrá prever cuentas corporativas y mecanismos de facturación directa a empresas proveedoras de arenas, operadoras hidrocarburíferas y demás dadores de carga respecto de los vehículos afectados a sus contratos.

La tarifa no podrá:

- a) Gravar el mero tránsito interprovincial;
- b) Establecer diferencias fundadas en el origen o destino provincial, nacional o extranjero de la carga;
- c) Discriminar entre empresas en igualdad de condiciones;
- d) Transformarse en un tributo desvinculado del uso efectivo de la infraestructura;
- e) Otorgar privilegios o derechos exclusivos de circulación.

ARTÍCULO 12°. Afectación de los ingresos. Los recursos deberán destinarse exclusivamente, en el siguiente orden de prioridad, a:

- a) La operación, conservación y seguridad vial del corredor;
- b) El pago de los servicios de las operaciones de crédito contraídas para su construcción;
- c) El recupero de los aportes de capital efectuados por el Estado nacional y las provincias, en la proporción que determine el convenio;
- d) La constitución de reservas para reparaciones extraordinarias y repavimentación;
- e) Nuevas obras destinadas a mejorar la capacidad y seguridad del corredor.

Una vez canceladas las operaciones de crédito y recuperada la proporción de inversión que determinen los convenios, la tarifa deberá reducirse al monto necesario para financiar la operación, conservación, seguridad vial y futuras rehabilitaciones.

Los ingresos no podrán aplicarse a gastos corrientes ajenos al corredor.

ARTÍCULO 13°. Participación de beneficiarios privados. La autoridad de aplicación podrá celebrar, en el marco de los convenios previstos en el artículo 6°, acuerdos transparentes con empresas operadoras de hidrocarburos, proveedoras de arenas, transportistas, concesionarias, dadores de carga y demás beneficiarios directos para financiar estudios, anticipar recursos, aportar materiales, ejecutar obras o contribuir al mantenimiento del corredor.

Los aportes privados:

- a) No conferirán derechos de propiedad sobre la ruta;
- b) No otorgarán exclusividad de uso;
- c) No podrán condicionar el acceso de otros usuarios;
- d) No generarán privilegios sobre concesiones, permisos, canteras, contratos de transporte o servicios portuarios;

e) Estarán sujetos a auditoría, publicidad y control estatal.

La infraestructura conservará en todos los casos su carácter público y quedará sometida a control estatal.

ARTÍCULO 14°. Evaluación del retorno público. La autoridad de aplicación deberá elaborar y actualizar una evaluación económica, social y fiscal de la obra, que contemple, entre otros aspectos:

- a) La reducción de costos y tiempos logísticos;
- b) La disminución del deterioro y de las necesidades de mantenimiento de las rutas nacionales N° 22 y N° 151 y de las rutas provinciales actualmente utilizadas;
- c) Los costos evitados por reducción de accidentes, congestión y demoras;
- d) El impacto sobre la capacidad de producción de petróleo y gas;
- e) La recaudación tributaria nacional y provincial adicional asociada al aumento de la actividad;
- f) El impacto sobre las exportaciones y el ingreso de divisas;
- g) La generación de empleo y actividad económica regional;
- h) El recupero directo obtenido mediante el régimen previsto en los artículos 11 y 12.

La evaluación deberá publicarse y actualizarse cada DOS (2) años.

ARTÍCULO 15°. Protección ambiental, participación y desarrollo local. La ejecución de las obras estará sujeta al cumplimiento de la Ley General del Ambiente N° 25.675, los presupuestos mínimos de protección ambiental, la legislación de las provincias involucradas y las evaluaciones de impacto ambiental correspondientes.

Deberán garantizarse las instancias de información y participación ciudadana previstas por la normativa aplicable y, cuando corresponda, la consulta previa a las comunidades indígenas que pudieran resultar directamente afectadas.

Los estudios deberán prestar especial atención a la protección del agua, el suelo, la biodiversidad, los ductos existentes, las poblaciones cercanas y la prevención de derrames, incendios, emisiones de polvo, ruidos y demás impactos vinculados con la construcción y operación del corredor.

En los procedimientos de contratación se promoverá, en condiciones de igualdad y conforme al régimen jurídico aplicable, la utilización de mano de obra local y la participación de pequeñas y medianas empresas, cooperativas y proveedores radicados en Río Negro y Neuquén.

ARTÍCULO 16°. Transparencia activa. La autoridad de aplicación deberá publicar en un sitio electrónico de acceso público y actualizar trimestralmente:

- a) Los estudios y el proyecto ejecutivo;
- b) El presupuesto oficial y sus actualizaciones;
- c) El cronograma físico y financiero;
- d) Los convenios suscriptos;
- e) Los procedimientos de contratación y los contratos celebrados;
- f) Las operaciones de crédito;
- g) Los aportes públicos y privados;
- h) El avance físico y financiero de las obras;
- i) La metodología de determinación de las tarifas;
- j) Los ingresos y egresos de la cuenta de afectación específica;
- k) Los informes de auditoría;
- l) Los estudios ambientales y sus sistemas de monitoreo;
- m) Las estadísticas de tránsito, cargas, seguridad vial y siniestralidad.



ARTÍCULO 17°. Informe al Congreso. La autoridad de aplicación deberá presentar, antes del 30 de junio de cada año, un informe conjunto a las comisiones competentes de ambas Cámaras del Congreso de la Nación.

El informe deberá detallar el estado de los estudios, obras, contrataciones, financiamiento, ejecución presupuestaria, recupero de la inversión, mantenimiento, seguridad vial, cumplimiento ambiental e impacto económico y productivo del corredor.

ARTÍCULO 18°. Reglamentación. El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley dentro de los SESENTA (60) días de su publicación.

ARTÍCULO 19°. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

MARCELO MANGO



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto declarar de interés nacional y asignar carácter estratégico a la construcción de la denominada Ruta de las Arenas, concebida como un corredor vial especializado para vincular la zona de General Roca, en la provincia de Río Negro, con el área de Añelo y el núcleo productivo de Vaca Muerta.

No estamos ante una obra de interés meramente local. La Ruta de las Arenas constituye una infraestructura indispensable para acompañar el desarrollo de uno de los principales complejos energéticos de la Argentina, mejorar su competitividad, aumentar su capacidad de producción y, al mismo tiempo, evitar que los costos logísticos y viales de ese crecimiento continúen recayendo sobre las comunidades del Alto Valle.

Los estudios preliminares difundidos por el Gobierno de Río Negro contemplan una traza de aproximadamente 119 kilómetros, con inicio en la Ruta Provincial N° 6, en cercanías de General Roca, y finalización sobre la Ruta Provincial N° 17, en las proximidades de Añelo. La alternativa propuesta aprovecharía caminos de servicio y servidumbres existentes junto al oleoducto de Oldelval y al gasoducto Neuba, evitando en buena medida la apertura de una traza completamente nueva. También se proyecta que el corredor bordeé las bardas al norte del lago Pellegrini, apartándose de zonas urbanas y de los principales puntos de congestión.

La traza tiene carácter interjurisdiccional, dado que su tramo funcional alcanza el área de Añelo, en la provincia del Neuquén. Por esa razón, el proyecto establece expresamente la coordinación con los gobiernos de Río Negro y Neuquén, y resguarda el dominio y la jurisdicción provincial, sin disponer una federalización automática de la ruta. La participación de ambas provincias resulta indispensable para definir la traza, los permisos, las obras, el financiamiento, el régimen de administración y los mecanismos de recupero.



Actualmente, los camiones que transportan arenas desde las canteras rionegrinas hasta Añelo recorren aproximadamente 140 kilómetros utilizando la Ruta Provincial N° 6, las rutas nacionales N° 22 y N° 151, y las rutas provinciales N° 7 y N° 17. Este circuito soporta un volumen creciente de tránsito pesado y atraviesa sectores urbanos, puentes y rutas utilizadas diariamente por miles de vecinos, trabajadores, transportistas, productores y comerciantes.

Las rutas nacionales N° 22 y N° 151 no pueden continuar funcionando simultáneamente como corredores urbanos, vías de comunicación cotidiana y principales arterias para el transporte masivo de arenas, maquinaria y equipos petroleros. La saturación del sistema vial incrementa los tiempos de viaje, los costos de transporte, el deterioro de las calzadas y los riesgos de accidentes.

Por ello, la construcción de un corredor específico permitirá separar una parte sustancial del tránsito industrial pesado del tránsito urbano y particular. La obra beneficiará a las empresas vinculadas con Vaca Muerta, pero también a toda la población del Alto Valle, que podrá recuperar condiciones más seguras y previsibles de circulación.

La arena de fractura es un insumo central para la explotación no convencional de petróleo y gas. Cada nueva etapa de fractura demanda grandes volúmenes de arena, cuyo traslado genera miles de movimientos de camiones. La competitividad de Vaca Muerta no depende exclusivamente de la existencia del recurso geológico o de la perforación de nuevos pozos: depende también de contar con rutas, ferrocarriles, puertos, ductos, plantas de procesamiento y centros logísticos capaces de acompañar el crecimiento de la producción.

La Ruta de las Arenas permitirá reducir distancias y demoras, disminuir el consumo de combustible, mejorar la programación de las operaciones y reducir los costos logísticos de toda la cadena productiva. Los estudios preliminares también indican que la obra requerirá importantes movimientos de suelo, terraplenes, obras hidráulicas y una calzada diseñada para soportar cargas pesadas. La estimación difundida en 2025 fue cercana a los 150 millones de dólares, aunque el costo definitivo sólo podrá determinarse cuando concluya el proyecto ejecutivo.



El proyecto incorpora además la futura integración del corredor con el Puerto de San Antonio Este. La posibilidad de recibir arenas por vía marítima permitiría diversificar las fuentes de abastecimiento, reducir costos y consolidar a Río Negro como una plataforma logística integral para Vaca Muerta. La conexión entre puerto, rutas, centros de almacenamiento y corredor petrolero puede transformar la ubicación atlántica de la provincia en una ventaja competitiva para toda la Cuenca Neuquina.

La intervención del Estado nacional se justifica plenamente. La producción de Vaca Muerta tiene efectos directos sobre la seguridad energética, la balanza comercial, el ingreso de divisas, la recaudación tributaria y el desarrollo económico nacional. Resultaría contradictorio que la Nación pretenda apropiarse de esos beneficios y, al mismo tiempo, considere que la infraestructura necesaria para hacerlos posibles constituye un problema exclusivo de las provincias productoras.

Las provincias patagónicas aportan recursos naturales estratégicos para toda la Argentina. Es razonable, justo y económicamente eficiente que una parte del esfuerzo nacional se destine a construir la infraestructura que necesitan sus territorios y sus comunidades. No puede existir una política energética nacional seria si las rutas que abastecen a la principal formación no convencional del país permanecen congestionadas, deterioradas o sujetas a soluciones improvisadas.

El proyecto establece, por ese motivo, que la obra sea incorporada al Presupuesto Nacional 2027 y a los ejercicios sucesivos. Para el primer año se prevé, como mínimo, el financiamiento de los estudios definitivos, el proyecto ejecutivo, los permisos, los procedimientos de contratación y el inicio de la primera etapa.

También se dispone que el Poder Ejecutivo gestione financiamiento internacional. Sin embargo, no se otorga una autorización genérica o un cheque en blanco para contraer deuda. Toda operación deberá cumplir la Ley N° 24.156 y, cuando corresponda una autorización específica del Congreso, deberán establecerse el tipo de operación, el monto máximo, el plazo mínimo de amortización y el destino de los fondos. De este modo se combina la necesidad de avanzar en las gestiones con la preservación de las facultades constitucionales y presupuestarias del Congreso.



La obra debe ser financiada inicialmente con recursos públicos porque su impacto excede el interés particular de las empresas. Pero ello no significa que la totalidad de su costo deba ser soportada indefinidamente por el conjunto de la población. Quienes utilizan intensivamente la infraestructura y obtienen un beneficio económico directo deben contribuir a financiar su construcción y mantenimiento.

Por esa razón, se establece un régimen de recupero mediante peaje o tarifa de uso especial aplicable al transporte pesado vinculado con la actividad hidrocarburífera, en particular a los vehículos que transportan arenas de fractura. La tarifa se determinará de acuerdo con el peso, los ejes, la distancia recorrida, la frecuencia de utilización y el desgaste generado.

El sistema podrá incorporar cuentas corporativas y facturación directa a empresas proveedoras de arenas y demás dadores de carga. Así, quienes organizan y se benefician económicamente con el transporte podrán asumir directamente el costo del uso intensivo de la infraestructura, en lugar de trasladarlo íntegramente al Estado y a las comunidades.

La tarifa se encuentra jurídicamente diferenciada de un derecho de tránsito. No se cobra por ingresar o salir de una provincia ni por el origen o destino de la mercadería, sino por la utilización concreta de una obra pública y por la prestación de servicios de operación, mantenimiento y seguridad. La legislación nacional admite las concesiones de obras públicas financiadas mediante tarifas o peajes, y la jurisprudencia ha reconocido su validez cuando existe una relación razonable con la construcción, conservación o mejora de la infraestructura utilizada.

Para reforzar esa garantía, el proyecto prohíbe expresamente toda discriminación por origen o destino de la carga, provincia o empresa; vincula la tarifa al uso efectivo; exige criterios públicos y objetivos; y dispone que, una vez cancelado el financiamiento y recuperada la inversión convenida, el monto se reduzca a lo necesario para operar, conservar y rehabilitar la ruta.

La inversión también tendrá un recupero público indirecto. Una logística más eficiente puede permitir mayor producción, más exportaciones, mayor actividad



económica y mayor recaudación tributaria. Al mismo tiempo, reducirá los gastos derivados del deterioro de las rutas existentes, los accidentes, las demoras y la congestión. Por ello se exige una evaluación periódica que cuantifique el retorno económico, fiscal y social de la obra.

El proyecto incorpora asimismo estrictas obligaciones ambientales. La traza definitiva deberá contar con estudios de impacto ambiental, instancias de participación ciudadana, protección de los recursos hídricos y medidas especiales para la convivencia con oleoductos, gasoductos y demás instalaciones existentes. También se garantiza la consulta a las comunidades indígenas cuando pudieran resultar directamente afectadas.

La Ruta de las Arenas debe ser entendida como una inversión estratégica nacional y no como un gasto aislado. Es una obra que permitirá producir más, transportar mejor, disminuir costos, preservar otras rutas, mejorar la seguridad vial y transformar parte de la renta generada por Vaca Muerta en infraestructura pública permanente.

La Argentina no puede sostener un modelo energético que extraiga los recursos de la Patagonia mientras abandona la infraestructura de las provincias productoras. El desarrollo de Vaca Muerta debe traducirse en rutas seguras, trabajo regional, proveedores locales, mejores servicios y capacidad logística instalada.

Por las razones expuestas, solicitamos a las señoras diputadas y a los señores diputados que acompañen la aprobación del presente proyecto de ley.

MARCELO MANGO