

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de ley:

GARANTÍA DE LIBRE CIRCULACIÓN ENTRE BERUTI Y TRENQUE LAUQUEN

ARTÍCULO 1°.- Pase libre y gratuito. Establécese un régimen de pase libre, gratuito y sin límite de frecuencia, equivalente a una bonificación del CIEN POR CIENTO (100 %) de la tarifa aplicable, en la estación de peaje existente denominada "Trenque Lauquen", ubicada en el kilómetro 429 de la Ruta Nacional N.º 5, para las personas humanas que acrediten domicilio real en la localidad de Beruti, Partido de Trenque Lauquen, Provincia de Buenos Aires, o en la zona rural vinculada a dicha localidad.

El beneficio permanecerá vigente mientras la estación de peaje ubicada en el kilómetro 429 continúe habilitada para la percepción de tarifa.

ARTÍCULO 2°.- Beneficiarios y vehículos alcanzados. El régimen establecido por la presente ley comprenderá:

- a. los vehículos de uso particular de titularidad o cotitularidad de las personas comprendidas en el artículo 1°;
- b. los vehículos de uso particular afectados de manera habitual al traslado de las personas beneficiarias, aun cuando no sean de su titularidad, siempre que dicha circunstancia sea debidamente acreditada;
- c. los vehículos afectados de manera habitual al traslado de residentes de Beruti o de su zona rural por razones sanitarias, educativas, asistenciales o vinculadas con el ejercicio de derechos esenciales, cuando tales circunstancias sean debidamente acreditadas.

La pertenencia a la zona rural vinculada a la localidad de Beruti podrá acreditarse mediante certificación expedida o validada por la Municipalidad de Trenque Lauquen, de acuerdo con los registros domiciliarios, catastrales o administrativos correspondientes.

ARTÍCULO 3°.- Acreditación y continuidad automática. La Autoridad de Aplicación establecerá un procedimiento sencillo, gratuito y preferentemente digital para la incorporación de nuevos beneficiarios al régimen establecido por la presente ley.

Las personas y vehículos que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente, se encuentren incorporados al régimen de tarifa diferencial o "beneficio vecinos" aplicable a residentes de Beruti serán incluidos automáticamente en el régimen de pase libre, sin necesidad de efectuar un nuevo empadronamiento, reempadronamiento o trámite de adhesión.

La Autoridad de Aplicación y el concesionario deberán arbitrar los mecanismos necesarios para la migración y validación de los registros existentes, sin trasladar cargas administrativas adicionales a los beneficiarios.

ARTÍCULO 4°.- Alcance y gratuidad. El beneficio establecido por la presente ley no podrá quedar sujeto a límites mensuales de utilización, cantidad máxima de pasadas, franjas horarias, días determinados, frecuencia de viajes ni ninguna otra restricción de naturaleza equivalente.

Serán gratuitos para los beneficiarios el empadronamiento, la adhesión a sistemas electrónicos de percepción, la provisión o vinculación de dispositivos, el reempadronamiento y cualquier otro procedimiento que resulte necesario para la efectiva utilización del pase libre.

Queda prohibida la imposición de cargos administrativos, adicionales o accesorios vinculados con el otorgamiento o utilización del beneficio.

ARTÍCULO 5°.- Continuidad y vigencia del beneficio. El régimen de pase libre establecido por la presente ley mantendrá plena vigencia hasta que la estación de peaje actualmente ubicada en el kilómetro 429 de la Ruta Nacional N.º 5 deje efectivamente y de manera permanente de percibir tarifa.

Los cambios de concesionario, modificaciones o renegociaciones contractuales, alteraciones en los sistemas de percepción, incorporación de sistemas de cobro automático o de flujo libre, modificaciones de los cuadros tarifarios, reempadronamientos generales o cualquier otra circunstancia derivada de la administración o concesión del corredor vial no podrán suspender, reducir, condicionar ni dejar sin efecto el beneficio establecido por la presente ley.

El cese definitivo de la percepción de tarifa en la estación del kilómetro 429 producirá de pleno derecho la finalización del régimen previsto para dicha estación.

ARTÍCULO 6°.- Garantía de integración territorial. La planificación, autorización, relocalización o modificación de estaciones, plazas o sistemas de percepción de peaje sobre la Ruta Nacional N.º 5 en jurisdicción del Partido de Trenque Lauquen deberá garantizar que los desplazamientos realizados entre la localidad de Beruti y la ciudad cabecera del Partido de Trenque Lauquen no queden sujetos al pago de peaje.

A tal efecto, no podrá establecerse ni autorizarse una estación, plaza, punto de percepción, sistema de flujo libre o cualquier otro mecanismo de cobro cuya localización produzca como consecuencia que quienes realicen exclusivamente el trayecto entre Beruti y la ciudad de Trenque Lauquen deban abonar una tarifa para circular entre ambas localidades.

La presente disposición deberá ser considerada por la autoridad competente en toda futura planificación, modificación o autorización vinculada con la configuración del sistema de peajes sobre dicho tramo de la Ruta Nacional N.º 5.

ARTÍCULO 7°.- Implementación. El Poder Ejecutivo Nacional deberá adoptar las medidas administrativas, contractuales, tecnológicas y presupuestarias necesarias para garantizar la efectiva aplicación de la bonificación del CIEN POR CIENTO (100 %) establecida por la presente ley, de conformidad con el régimen concesional vigente y sin que su implementación pueda generar cargos, costos o erogaciones a cargo de los beneficiarios.

El régimen deberá encontrarse plenamente operativo dentro de los TREINTA (30) días corridos contados desde la entrada en vigencia de la presente ley.

Hasta tanto finalice su implementación deberán mantenerse íntegramente los beneficios tarifarios vigentes con anterioridad a la sanción de la presente, sin perjuicio del derecho de los beneficiarios al reconocimiento de la bonificación establecida en el artículo 1° desde la entrada en vigencia de esta ley.

Los importes que hubieran sido percibidos durante dicho período en contradicción con el beneficio establecido deberán ser reintegrados o acreditados a favor de los respectivos usuarios conforme el procedimiento que determine la reglamentación.

ARTÍCULO 8°.- Autoridad de Aplicación y reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional determinará la Autoridad de Aplicación de la presente ley, con intervención de la Dirección Nacional de Vialidad en las materias correspondientes a su competencia.

El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los TREINTA (30) días corridos contados desde su publicación en el Boletín Oficial.

La falta de reglamentación dentro del plazo establecido no podrá impedir, suspender ni diferir el reconocimiento del derecho consagrado en el artículo 1° respecto de quienes ya se encontraran alcanzados por el régimen de tarifa diferencial o beneficio vecinal vigente al momento de entrada en vigencia de la presente.

ARTÍCULO 9°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Pablo JULIANO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto brindar una respuesta legislativa estable a una problemática territorial, social y económica que afecta desde hace más de dos décadas a los habitantes de la localidad de Beruti y de su zona rural, pertenecientes al Partido de Trenque Lauquen, Provincia de Buenos Aires, como consecuencia de la ubicación de la estación de peaje denominada "Trenque Lauquen", actualmente emplazada en el kilómetro 429 de la Ruta Nacional N.º 5. Esa localización presenta una particularidad que distingue objetivamente este caso de la situación ordinaria de quienes utilizan un corredor vial concesionado: los habitantes de Beruti deben atravesar una estación de cobro para trasladarse hacia la ciudad cabecera del mismo partido al que pertenecen, a la que concurren cotidianamente para trabajar, estudiar, recibir atención sanitaria, realizar trámites administrativos o bancarios, acceder a comercios, servicios profesionales y prestaciones esenciales, adquirir insumos y desarrollar actividades productivas o atender necesidades familiares.

La iniciativa propone, por ello, establecer mientras subsista el cobro en la estación del kilómetro 429 un régimen de pase libre y gratuito, instrumentado mediante una bonificación del CIEN POR CIENTO (100 %) de la tarifa correspondiente, y establecer simultáneamente una garantía de integración territorial destinada a evitar que las futuras modificaciones del sistema de percepción de peajes vuelvan a producir el mismo efecto entre Beruti y la ciudad de Trenque Lauquen. La medida no parte de considerar ilegítimo al sistema de peajes ni pretende consagrar una gratuidad generalizada respecto de la Ruta Nacional N.º 5, sino atender una situación territorial específica en la que la localización de la estación genera una carga singular sobre una comunidad que debe utilizar reiteradamente ese tramo de la red vial para desplazamientos propios de su vida cotidiana dentro del mismo distrito.

Esta particularidad fue advertida institucionalmente hace más de veinticinco años. En 2001, mediante la Comunicación N.º 1063/01, el Honorable Concejo Deliberante de Trenque Lauquen solicitó que los habitantes de Beruti y de su zona rural pudieran atravesar la estación ubicada en el kilómetro 429 sin abonar tarifa, haciendo referencia a actuaciones anteriores ante el entonces Órgano de Control de Concesiones Viales y a los mecanismos diferenciales que ya se encontraban bajo análisis. Al año siguiente, la Comunicación N.º 1082/02 avanzó sobre la causa estructural del problema y dejó expresamente establecido que el cobro afectaba el desarrollo económico y social de una población que dependía de Trenque Lauquen para acceder, entre otros servicios, a la salud, entidades bancarias, repuestos y trámites de diversa naturaleza, razón por la cual solicitó que la estación fuese trasladada hacia el límite entre los partidos de Trenque Lauquen y Pehuajó, entre Beruti y Juan José Paso. Desde aquellos primeros antecedentes quedaron planteadas las dos dimensiones que todavía conserva el reclamo: garantizar una solución tarifaria inmediata mientras permanezca el punto de cobro y procurar una configuración territorial que elimine definitivamente la causa que lo origina.

La incidencia del peaje sobre la vida cotidiana de los habitantes de Beruti volvió a quedar reflejada en 2006, cuando el Honorable Concejo Deliberante, mediante la Comunicación N.º 1518/06, reclamó pases libres gratuitos para los vehículos que trasladaban diariamente niños desde Beruti hacia Trenque Lauquen para recibir educación especial. Ese antecedente posee especial relevancia porque permite comprender que la controversia nunca estuvo limitada al costo de un viaje ocasional, sino que alcanzó desplazamientos directamente vinculados con el ejercicio de derechos esenciales. La ubicación de la estación repercutió sobre el acceso efectivo a la educación, la salud, la asistencia social, el trabajo, las actividades productivas y los servicios que se concentran en la ciudad cabecera, lo que explica que la comunidad haya sostenido el reclamo a través de distintas administraciones y modelos de concesión.

Durante los años posteriores cambiaron concesionarios, autoridades nacionales, modalidades contractuales, sistemas tecnológicos de percepción y cuadros tarifarios, pero la cuestión territorial permaneció sin una solución definitiva. Como respuesta parcial fueron implementándose distintos regímenes de tarifas diferenciales para los habitantes de Beruti, circunstancia que resulta jurídicamente significativa porque demuestra que la especial situación de esos usuarios no ha sido creada artificialmente por este proyecto. Por el contrario, durante distintas etapas del sistema concesional la propia administración y los sucesivos operadores reconocieron que la alta frecuencia de los desplazamientos, la corta distancia involucrada y la necesidad de trasladarse habitualmente hacia la cabecera del distrito justificaban un tratamiento tarifario distinto del correspondiente al usuario ordinario del corredor.

Ese reconocimiento se mantuvo en el tiempo. En 2019, vecinos e instituciones de Beruti reactivaron el reclamo mediante asambleas y gestiones ante la Dirección Nacional de Vialidad y la concesionaria, volviendo a plantear como alternativa el pase libre hasta tanto pudiera resolverse definitivamente la localización de la estación. En los años siguientes continuó aplicándose un beneficio tarifario específico y durante 2024 se produjo una nueva adecuación del régimen vecinal, vinculada también con los mecanismos electrónicos de cobro. La persistencia de soluciones tarifarias diferenciales durante períodos concesionales distintos constituye un antecedente especialmente relevante para valorar la razonabilidad de esta iniciativa, porque revela que la especificidad territorial de Beruti fue reconocida de manera sostenida y no responde a una circunstancia ocasional.

La problemática adquirió una relevancia adicional durante el proceso de diseño de la nueva concesión de la Ruta Nacional N.º 5. En junio de 2025, la Municipalidad de Trenque Lauquen participó de la audiencia pública convocada por la Dirección Nacional de Vialidad respecto del denominado Tramo Pampa y reiteró formalmente el reclamo vinculado con la ubicación de la estación del kilómetro 429, solicitando su relocalización hacia el sector comprendido entre Beruti y Juan José Paso, en proximidades del límite con el Partido de Pehuajó, o, alternativamente, el establecimiento del libre paso para los habitantes de Beruti. De este modo, la problemática fue introducida dentro del propio procedimiento previo a la configuración del

nuevo régimen concesional y el Estado Nacional contó con conocimiento formal del reclamo antes de aprobar la documentación contractual que posteriormente estructuró el corredor.

Este último aspecto adquiere una importancia central a la luz del Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares correspondiente al Tramo "Pampa", identificado como IF-2025-126103537-APN-DNV#MEC y aprobado, junto con el resto de la documentación licitatoria y contractual de la Etapa II de la Red Federal de Concesiones, por la Resolución N.º 1843/2025 del Ministerio de Economía. La resolución incorporó expresamente dicho pliego al procedimiento de concesión y lo integró con el Pliego de Bases y Condiciones, el Modelo de Contrato, el Pliego de Especificaciones Técnicas Generales y los restantes instrumentos de la licitación.

El contenido del propio Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares confirma de manera inequívoca la singularidad que fundamenta este proyecto. Su artículo 2 identifica entre las estaciones existentes de la Ruta Nacional N.º 5 a la denominada "Trenque Lauquen", ubicada en el kilómetro 429, y contempla entre las nuevas estaciones a construir otra denominada también "Trenque Lauquen", proyectada en el kilómetro 416. El mismo instrumento establece expresamente que, al comenzar el cobro en la nueva estación del kilómetro 416, la estación existente del kilómetro 429 deberá dejar de percibir peaje. Por consiguiente, la eliminación futura del punto de percepción que durante décadas generó el reclamo de Beruti no constituye una aspiración ajena al diseño concesional vigente, sino una consecuencia expresamente prevista por la propia documentación aprobada por el Estado Nacional.

Esta circunstancia resulta decisiva para evaluar la razonabilidad y proporcionalidad de la solución legislativa propuesta. La bonificación del CIEN POR CIENTO (100 %) respecto de la estación actual no ha sido concebida como una exención indefinida ni como una alteración permanente del sistema tarifario nacional, sino como una medida directamente vinculada con la subsistencia de una situación territorial excepcional y destinada a extinguirse cuando desaparezca su causa. Una vez que la estación del kilómetro 429 deje efectivamente de percibir tarifa, conforme lo previsto en el propio esquema concesional, cesará de pleno derecho el régimen transitorio aplicable a ese punto de cobro. Existe así una correspondencia precisa entre el hecho que justifica el tratamiento diferencial, el alcance de la medida y su duración, lo que excluye cualquier caracterización del beneficio como una franquicia arbitraria o carente de fundamento objetivo.

El pliego proporciona, además, un segundo elemento de extraordinaria importancia. Su artículo 4 dispone que deben mantenerse las tarifas diferenciales vigentes en las estaciones que componen el Tramo Pampa a la fecha de toma de posesión y establece que esas tarifas deberán guardar proporcionalidad con las tarifas generales durante el plazo de la concesión. Al prever la posibilidad de revisar cada beneficio, el propio instrumento identifica expresamente como circunstancias particulares que pueden justificarlo la "alta frecuencia de viajes" y la "corta distancia entre el domicilio del usuario y la estación de peaje", elementos que describen de manera directa la situación de los habitantes de Beruti. La existencia de un tratamiento diferenciado, por

consiguiente, no sólo posee antecedentes administrativos prolongados, sino que ha sido expresamente incorporada al diseño contractual contemporáneo del corredor.

Sobre esa base debe analizarse el principio de igualdad consagrado en el artículo 16 de la Constitución Nacional. La igualdad ante la ley y la igualdad como base de las cargas públicas no imponen respuestas normativas idénticas frente a realidades objetivamente diferentes; por el contrario, exigen que las distinciones legislativas cuenten con una causa objetiva, persigan una finalidad legítima y guarden una relación razonable con la situación que procuran atender. En este caso, la categoría de beneficiarios se encuentra territorialmente delimitada, responde a una necesidad de desplazamiento verificable, posee antecedentes administrativos y concesionales propios y está asociada a una estación cuya ubicación produce efectos distintos sobre los residentes de Beruti respecto de quienes utilizan la ruta como parte de un recorrido ordinario. La diferencia de tratamiento no se funda, por lo tanto, en una preferencia personal o sectorial sino en una desigualdad fáctica concreta que el legislador procura corregir mediante una respuesta proporcional. La Constitución reconoce la igualdad ante la ley y establece que la igualdad constituye la base de las cargas públicas.

La iniciativa también encuentra fundamento en el derecho de transitar reconocido por el artículo 14 de la Constitución Nacional y en la garantía de razonabilidad establecida por su artículo 28. La existencia de un sistema de peaje no implica por sí misma una afectación ilegítima de la libertad de circulación y este proyecto no se construye sobre esa premisa; lo que se analiza es la razonabilidad concreta de imponer reiteradamente una carga económica a un grupo determinado de habitantes para realizar desplazamientos indispensables entre una localidad y la cabecera del mismo partido, cuando esa excepcionalidad ha sido reconocida durante años mediante beneficios tarifarios y el propio esquema contractual contempla que el punto de cobro que genera el conflicto deje de operar como tal. El derecho constitucional a transitar y la prohibición de alterar mediante su reglamentación los derechos y garantías reconocidos por la Constitución constituyen, en ese marco, parámetros que deben orientar el diseño y aplicación de la política vial nacional.

A ello se suma la protección específica que el artículo 42 de la Constitución Nacional reconoce a los usuarios de bienes y servicios, incluyendo la tutela de sus intereses económicos y el derecho a recibir un trato equitativo y digno. La misma cláusula impone a las autoridades el deber de proveer a la protección de esos derechos y al control de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, lo que obliga a considerar las condiciones concretas en las que una infraestructura sometida a regulación nacional es utilizada por la población. La protección constitucional del usuario no se agota en la existencia material de la vía ni en la determinación abstracta de una tarifa, sino que habilita al Estado a establecer reglas razonables destinadas a impedir que la organización del servicio produzca cargas desproporcionadas sobre situaciones territorialmente diferenciadas.

El Congreso de la Nación cuenta, asimismo, con atribuciones constitucionales suficientes para adoptar la medida. El artículo 75, inciso 18, le encomienda proveer lo conducente

a la prosperidad del país y al bienestar de las provincias mediante, entre otras herramientas, leyes protectoras y políticas vinculadas con la infraestructura; el inciso 19 incorpora el deber de promover el desarrollo humano, el progreso económico con justicia social, el crecimiento armónico de la Nación y políticas diferenciadas destinadas a equilibrar desigualdades territoriales; y el inciso 32 lo faculta a dictar todas las leyes necesarias y convenientes para poner en ejercicio las atribuciones concedidas al Gobierno Federal. Estas competencias deben interpretarse conjuntamente con el régimen nacional de concesiones de obras e infraestructuras públicas y con la circunstancia de que la medida proyectada recae sobre una Ruta Nacional integrada a un corredor concesionado por el Estado Nacional.

La compatibilidad del proyecto con el régimen de concesión vigente merece particular atención. La Ley N.º 17.520, en su texto actualmente vigente, autoriza al Poder Ejecutivo Nacional a otorgar concesiones de obras e infraestructuras públicas mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones y dispone expresamente que, al estructurar cada emprendimiento, debe considerarse su ecuación económico-financiera. La norma establece también que la tarifa o remuneración compensa las obligaciones de ejecución, explotación, reparación, conservación y mantenimiento correspondientes al concesionario, y admite que las concesiones puedan ser onerosas, gratuitas o subvencionadas por el Estado. El proyecto ha sido diseñado teniendo en cuenta precisamente esas reglas y, por esa razón, no impone al concesionario una detracción patrimonial sin mecanismo alguno de instrumentación ni dispone por sí mismo una determinada modificación de la ecuación contractual.

La obligación legal consiste en garantizar a los beneficiarios una bonificación del CIENTO POR CIENTO (100 %), mientras que corresponde al Poder Ejecutivo Nacional adoptar las medidas administrativas, contractuales, tecnológicas y, en su caso, presupuestarias necesarias para hacerla efectiva dentro del régimen concesional vigente. Esta técnica permite compatibilizar el derecho reconocido por el Congreso con las reglas que disciplinan la concesión y deja en cabeza de la autoridad concedente la utilización de las herramientas previstas por el ordenamiento para preservar, cuando corresponda, la ecuación económico-financiera del contrato. La protección de los habitantes de Beruti no requiere desconocer los derechos y obligaciones derivados de la concesión, del mismo modo que la existencia de una concesión no puede convertirse en un obstáculo absoluto para que el Estado modifique legítimamente su política regulatoria y establezca, mediante ley, una solución frente a una situación territorial excepcional. La Ley N.º 17.520 contempla expresamente la ecuación económico-financiera de las concesiones y la posibilidad de modalidades subvencionadas por el Estado, lo que demuestra que el régimen jurídico posee instrumentos para compatibilizar ambas dimensiones.

La necesidad de otorgar estabilidad legal al beneficio se evidencia, además, en lo ocurrido con los sucesivos cambios de concesionario y de sistemas de cobro. El material que sirve de antecedente a esta iniciativa da cuenta de que durante 2026, al producirse una nueva transición concesional, aparecieron dificultades para la aplicación del régimen diferencial y algunos usuarios comenzaron a recibir el cobro correspondiente a la tarifa general, lo que motivó

nuevas gestiones institucionales hasta que se confirmó la continuidad del denominado "beneficio vecinos". Más allá de las particularidades de aquel episodio, la experiencia demuestra que un mecanismo vinculado con desplazamientos cotidianos esenciales no debería quedar sometido a la incertidumbre derivada de cada cambio de operador, reempadronamiento, modificación tecnológica o alteración del cuadro tarifario. Precisamente por esa razón el proyecto establece la continuidad automática de quienes ya se encuentran reconocidos como beneficiarios, la gratuidad de los procedimientos necesarios para utilizar el sistema y la imposibilidad de que futuras modificaciones administrativas o contractuales suspendan o disminuyan el derecho mientras continúe vigente su causa.

La inclusión de la zona rural de Beruti responde igualmente a los antecedentes históricos y a la realidad territorial que se procura proteger. Ya la Comunicación N.º 1063/01 había comprendido a los habitantes de Beruti y de su zona rural, mientras que la Comunicación N.º 1082/02 había advertido específicamente que el cobro afectaba también a pobladores rurales cuyo tránsito por la ruta era necesario para acceder a sus explotaciones agropecuarias. La actividad productiva, la residencia rural y la vinculación cotidiana con la localidad de Beruti y con la ciudad de Trenque Lauquen conforman, en este caso, una misma dinámica territorial, razón por la cual excluir a esos residentes implicaría reproducir parcialmente el problema que la iniciativa procura solucionar.

El proyecto incorpora, finalmente, una respuesta hacia el futuro porque limitar la intervención legislativa al período restante de funcionamiento de la estación del kilómetro 429 permitiría que una configuración posterior del sistema reprodujera la misma anomalía mediante otra localización o una tecnología diferente. Por ello, la garantía de integración territorial no fija arbitrariamente el lugar en el que la autoridad vial deberá emplazar una futura estación, ni sustituye los estudios técnicos, económicos y de seguridad que corresponden a los organismos especializados. La regla se limita a establecer el resultado que cualquier configuración futura deberá respetar: los desplazamientos efectuados exclusivamente entre Beruti y la ciudad cabecera de Trenque Lauquen no podrán volver a quedar sometidos al pago de una tarifa como consecuencia de la localización de una estación, plaza, sistema de flujo libre u otro mecanismo de percepción.

Esta previsión resulta especialmente coherente con la documentación contractual actualmente vigente, que ya contempla una reorganización territorial del sistema mediante la construcción de una nueva estación en el kilómetro 416 y el cese del cobro en el kilómetro 429. La ley no pretende interferir en esa planificación, sino asegurar que su evolución no reproduzca bajo una modalidad distinta el problema que durante décadas motivó reclamos vecinales e institucionales. La infraestructura vial nacional debe servir a la integración territorial y al desarrollo de las comunidades atravesadas por ella, y esa finalidad resulta compatible tanto con la existencia de un sistema de concesiones sustentable como con la adopción de tratamientos diferenciados cuando existen circunstancias objetivas que así lo justifican.

La solución legislativa propuesta presenta, en consecuencia, límites precisos que fortalecen su razonabilidad. El beneficio se dirige a una comunidad determinada por su residencia y por su relación territorial con la estación; responde a circunstancias que han sido reconocidas durante años mediante regímenes tarifarios diferenciales; se aplica respecto de una situación concreta que afecta la vinculación con la cabecera del propio partido; y, en relación con la estación actual, tiene una vigencia temporal asociada estrictamente a la continuidad del cobro en el kilómetro 429. Al mismo tiempo, la instrumentación económica queda en manos del Poder Ejecutivo Nacional para que sea desarrollada de manera compatible con el contrato de concesión y con la Ley N.º 17.520, evitando trasladar a los vecinos las consecuencias de las relaciones económicas existentes entre el Estado concedente y el concesionario.

Después de más de dos décadas de comunicaciones institucionales, gestiones administrativas, asambleas vecinales, beneficios diferenciales y reclamos de relocalización, resulta razonable que una situación reconocida reiteradamente por las propias autoridades deje de depender exclusivamente de soluciones administrativas precarias. El propósito de esta iniciativa no consiste en crear un privilegio para una localidad ni en cuestionar el financiamiento general de la infraestructura vial, sino en convertir una respuesta históricamente parcial en una regla estable, basada en una diferencia territorial objetiva y compatible con el marco constitucional, legal y contractual vigente. Los habitantes de Beruti forman parte de la misma comunidad política, económica, sanitaria, educativa, administrativa y productiva que la ciudad de Trenque Lauquen, y la circunstancia de que una ruta nacional vincule ambos puntos no debería traducirse en una barrera económica para el desarrollo ordinario de esa relación.

Por estas razones, entendemos que el régimen propuesto constituye una respuesta razonable, proporcionada y jurídicamente fundada frente a una situación excepcional ampliamente acreditada por sus antecedentes, que preserva las competencias de la autoridad vial, respeta el régimen de concesión vigente y otorga estabilidad a un reclamo sostenido por la comunidad durante más de veinte años.

Garantizar el libre paso mientras subsista la estación del kilómetro 429 y asegurar que ninguna configuración futura vuelva a imponer un peaje sobre el vínculo cotidiano entre Beruti y Trenque Lauquen permite conciliar la administración de una infraestructura federal con la protección de los usuarios y con una concepción de la obra pública orientada a integrar los territorios que atraviesa.

En virtud de todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento y aprobación del presente proyecto de ley.

Pablo JULIANO