



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

P R O Y E C T O D E L E Y

**EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA NACIÓN ARGENTINA REUNIDOS EN CONGRESO**

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

DECLARAR DE INTERÉS NACIONAL EL PLAN FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN-MERIDIANO 68

ARTÍCULO 1°—Declárese de interés nacional el Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68, diseñado por el Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF).

ARTÍCULO 2°— Alcance. El sistema logístico ferroviario integral propuesto en la presente ley, abarca principalmente a las provincias de San Juan, Mendoza y Neuquén; con la posibilidad de su extensión también a las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Córdoba y La Rioja.

ARTÍCULO 3°— Objeto. Establecer un estudio de prefactibilidad y puesta en marcha del Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68, promoción de la inversión privada para la ejecución del transporte por ferrocarril para el traslado de insumos hacia la zona del yacimiento Vaca Muerta en Añelo (provincia del Neuquén), y desde ésta para transportar gas hacia Cuyo y el Norte, también para tráficos mineros, agropecuarios e industriales, de pasajeros y turismo regional.

ARTÍCULO 4°— Estudios. A los efectos del cumplimiento de los objetivos de la presente ley, ordénese la concreción de los estudios por parte del IAF, detallados en el ANEXO III, de ingeniería organizacional de los trazados de ramales, las operaciones ferroviarias y logísticas necesarias, las obras y modalidades operativas ferroviarias, tipología del material rodante tractivo y remolcado adecuado para el tipo de operaciones, análisis de las interconexiones y las



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

operaciones adicionales -viables y factibles- en las vías que forman parte del Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68. Asimismo, se dicta la identificación de las áreas mineras que puedan proveer de los minerales requeridos, para el desarrollo del yacimiento Vaca Muerta.

ARTÍCULO 5° Para la ejecución del Estudio de Prefactibilidad y el anteproyecto del sistema logístico Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68, incluyendo la reconstrucción del ramal ferroviario a Jáchal (San Juan), se requerirá de una partida económica especial, que fijará la autoridad de aplicación, para el desarrollo de:

- a) Estudio topográfico: Área delimitada por las siguientes coordenadas: 30°10'S; 69°20'W; 30°10'S; 68°35'W 31°30'S; 69°20'W; 31°30'S; 68°35'W
 - Generación de curvas de nivel a equidistancias de 1 m, 2 m, 5 m, 10 m, 20 m y 50 m.
 - Generación de mosaico digital con imágenes satelitales disponibles.
- b) Relevamiento de todo el trazado ferroviario.
- c) Determinación de las soluciones y variantes para la reconstrucción del ramal ferroviario.
- d) Determinación de la localización de la estación de carga y descarga (bajo asesoramiento o directivas del operador minero de yacimiento).
- e) Elaboración del Pliego de Condiciones y de especificaciones para la contratación de la ingeniería de detalle y la obra de vía necesarias.
- f) Elaboración del análisis operativo para el transporte masivo, conforme a los aportes de información de la explotación del yacimiento.
- g) Determinación del método de carga y su localización.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

- h) Elaboración de las Especificaciones Técnicas del Material Rodante, tractivo y remolcado, para los operativos de transporte masivo.
- i) Seguimiento de todos los pasos del Plan de Trabajo general, en sus perfiles descritos, sean las obras, construcciones, instalaciones y suministros.

ARTÍCULO 6°—Zonas. A los efectos del desarrollo del Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68, se determinarán las siguientes zonas de análisis:

- a) CUYO-NEUQUÉN: Abarca el sector donde se halla el yacimiento Los Colorados (San Juan) hasta Añelo (Neuquén), como destino del tráfico. Esta zona requiere del análisis de cuatro sectores, según delineado descrito en el ANEXO I, relevado por el IAF.
- b) NOA-CUYO: Desde Jujuy a San Juan, según delineado descrito en el ANEXO II, relevado por el IAF.

ARTÍCULO 7°— Órgano Consultivo y Autoridad de Aplicación. El Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF) será el órgano consultivo de ejecución y administración de los fondos provenientes de aportes públicos y privados, de organismos internacionales u organizaciones no gubernamentales, para el desarrollo de las fases de estudio, anteproyecto y ejecución, bajo el control del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, como autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 8°—Financiación. La autoridad de aplicación junto al órgano consultivo, definirán la creación de una empresa con capitales públicos y privados, o la disposición de licitaciones públicas, para operar el sistema logístico ferroviario "General San Martín- Meridiano 68".

ARTÍCULO 9°— Comuníquese al Poder Ejecutivo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

ANEXO I

A. ZONA CUYO-NEUQUEN

SECTOR A.1	Jachal a Cruce FCSM	170,00Km
	<p>Corresponde al ramal de trocha angosta (1.000 mm) del FC Belgrano. Se halla abandonado, depredado, faltan puentes y numerosos tramos de vía. Su estructura de vía y obras de arte eran de baja capacidad portante.</p> <p>Se recomienda que la reconstrucción de este ramal, se realice para trocha ancha (1.676 mm) y alta capacidad portante, empalmando con la vía actual del FC San Martín en proximidades de Villa del Salvador, al Este de Albardón. De este modo, todo el proyecto de transporte queda integrado en trocha ancha.</p>	
SECTOR A.2	Cruce FCSM a Lencinas	
	<p>Corresponde al FC San Martín, que se encuentra en estado operativo, con vía apta para 20 ton/eje. Operado por la empresa estatal BCyL SA.</p>	
SECTOR A.2.1	Cruce FCSM a Caucete	35,00 Km
SECTOR A.2.2	Caucete a Lencinas	235,00 Km
SECTOR A.3	Lencinas a Carmensa	220,00Km
	<p>Corresponde al tramo Lencinas a Carmensa, formado por el ramal Lencinas a Guadales, su continuación Guadales a General Alvear (ambos sectores del FCSM a cargo de BCYL SA), nuevo enlace en Colonia Alvear Oeste y ramal a Carmensa (a cargo del FCUP), que forman parte del proyecto del Consorcio de Cooperación Ferrocarril Unión Pacífico.</p> <p>Todo este sector se halla inactivo y debe ser recuperado, incluyendo la renovación de vías para mejorar la capacidad portante, la seguridad de circulación y la velocidad.</p>	



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

SECTOR A.4	Carmensa a Añelo y Pata Mora	
	Este sector no existe y debe ser estudiado, proyectado y construido totalmente en trocha ancha, alta capacidad portante, seguridad y velocidad.	
	Es importante destacar la obra del puente que se requiere construir sobre el Río Colorado, procurando hacerlo en un punto adecuado para darle acceso ferroviario a la localidad de Rincón de los Sauces, y desde ésta continuar con el trazado hacia Añelo, donde se deberá determinar el lugar donde se establecerá la estación de arribo, con aptitud para las operaciones de descarga mercaderías.	
SECTOR A.4.1	Desde CARMENSA (paso a nivel extremo Sur) hasta cruce del Río Atuel	28,50 Km
SECTOR A.4.2	Desde cruce Río Atuel hasta AGUA ESCONDIDA	114,00 Km
SECTOR A.4.3	Desde AGUA ESCONDIDA hasta el cruce del Río Colorado	175,00 Km
SECTOR A.4.4.	Desde cruce del Río Colorado – Rincón de los Sauces hasta Añelo	155,00 Km
SECTOR A.4.5	Ramal derivado a PATA MORA (desde cercanías al Río Colorado)	60,00 Km
TOTAL ZONA A. CUYO-NEUQUÉN		1.192,50 Km

Con la conversión de trocha del **SECTOR A.1**, según el estudio del IAF, todo el sistema ferroviario de la **ZONA A** quedará operativo en trocha ancha, con alta capacidad de transporte y la integración de los ramales de los SECTORES A.3 y A.4 se podrá efectuar dentro del sistema FCUP, en acuerdo operativo con BCyL para operar trenes en los SECTORES A.1 y A.2.

Se requerirá contar con un sistema de control operativo, señalamiento y telecomunicaciones adecuado a la tipología de operación a implementar. Este sistema deberá incluir las soluciones de señalización de pasos a nivel de acuerdo a la normativa vigente en el país.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

Sobre el Centro de Control Operativo, de Movimiento de Trenes y de Mantenimiento de Material Rodante, recomienda el IAF que la instalación se lleve a cabo en Monte Comán, y podrá ser de uso conjunto del sistema FCUP.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

ANEXO II

B. ZONA NORTE-CUYO

SECTOR B.1 **Abra Pampa a Perico** **250,00Km**

Corresponde al ramal de trocha angosta (1.000 mm) del FC Belgrano, que llega hasta Bolivia. Se halla abandonado, destruido, faltan puentes y numerosos tramos de vía. Su estructura de vía y obras de arte eran de baja capacidad portante. Presenta gradientes muy importantes con limitación de tonelaje. Requiere su reconstrucción total.

Esto permitirá recuperar un importante tráfico de cargas internacional con Bolivia, también transporte de pasajeros y acceso a las zonas petroleras del Sur boliviano, conexión directa al Salar de Uyuni (uno de los mayores yacimientos de Litio del mundo). Este ramal también podrá servir para el turismo en la Quebrada de Humahuaca.

SECTOR B.2 **Perico a Caucete** **1.290,00 Km**

Corresponde a un conjunto de ramales de trocha angosta (1.000 mm) del FC Belgrano. Se halla operativo, pero en mal estado de conservación. Su estructura de vía y obras de arte es de baja capacidad portante. Es recomendable la renovación de vía para incrementar la capacidad portante y lograr mayor seguridad de marcha, además de velocidad. Este sector se subdivide en 5 tramos.

En Palpalá se puede acceder a los yacimientos de mineral de hierro y a los Altos Hornos Zapla. En Perico se desvía el ramal a Ledesma, Tartagal, Orán (Salta), con ingreso a la Red Oriental de Bolivia por Santa Cruz de la Sierra y conexión a la red brasileña por Corumbá.

En Güemes se abre el ramal a Salta y al Paso Internacional Socompa, que lleva a los puertos chilenos de Antofagasta e Iquique.

En Metán y Rosario de la Frontera se abren ramales que conducen hacia Puerto



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

Barranqueras. En Deán Funes es necesario invertir la marcha del tren para tomar el empalme hacia Caucete, si el nivel del tráfico lo justifica se podrá construir una vía de enlace directo.

En Caucete deberá hacerse trasbordo de la carga a los trenes de trocha ancha de la ZONA A CUYO-NEUQUEN. Precisamente en esa localidad será recomendable localizar un nodo de transferencia entre los ferrocarriles Belgrano y San Martín.

SECTOR B.2.1	Perico a Metan	150,00 Km
SERTOR B.2.2	Metán a Rosario de la Fontera	40,00 Km
SECTOR B.2.3	Rosario de la Fontera a Tucumán CC	150,00 Km
SECTOR B.2.4	Tucumán CC a Deán Funes	450,00 Km
SECTOR B.2.5	Deán Funes a Caucete	500,00 Km
TOTAL		
SECTOR B		1.540,00 Km

Abarca el sector donde se halla el yacimiento en las cercanías de Abra Pampa, origen del tráfico, en la provincia de Jujuy, hasta Añelo en la provincia del Neuquén, destino del tráfico.

Para la OPERACIÓN de la ZONA B valen las mismas condiciones expresadas para la ZONA A. Debe considerarse que el tonelaje admisible por vagón en trocha angosta será menor que la capacidad de carga admisible para trocha ancha.

Valen las mismas observaciones en cuanto al material tractivo y remolcado, como así también en lo referente a la seguridad operativa, pasos a nivel y utilización multiplicativa del ferrocarril.

El intercambio bi-direccional de tráficos de cargas múltiples entre el NOA y CUYO resulta fundamental, por lo cual renovar estos ramales será ampliamente beneficioso para el país.

ANEXO III



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

1.1	Recopilación de información
1.2	Relevamientos físicos de las regiones Norte y Sur del proyecto
1.3	Inspección técnica integral del ferrocarril existente y su infraestructura
1.4	Determinación sobre existencia de material rodante ferroviario para el proyecto
1.5	Información sobre el yacimiento, carguío y tráfico
1.6	Relevar el movimiento ferroviario en los tramos operativos actuales
1.7	Relevar los movimientos de transporte en todos los modos
1.8	Relevar infraestructuras y facilidades de transporte y accesibilidad
1.9	Relevar interferencias entre modos automotor y ferroviario
1.10	Relevar interferencias físicas a nivel, subterráneas y aéreas
1.11	Recopilar la legislación y normativa aplicable

2	Perfil operativo
2.1	Definición del área en estudio y sus conexiones
2.2	Dimensionar las operaciones vigentes
2.3	Dimensionar las operaciones previstas y propuestas
2.4	Organización operativa de servicios
2.5	Análisis de interferencias con otros servicios
2.6	Interoperatividad en ramales de otros operadores
2.7	Resolver las interferencias de servicios
2.8	Definir las etapas de ejecución en función de la operación vigente y prevista
2.9	Analizar operaciones segmentadas, alternativas y opciones
2.10	Analizar propuestas de expansión en distintas etapas y modalidades
2.11	Diagramación, marcha tipo y determinación de necesidades
2.12	Diagramación de personal y necesidades
2.13	Capacitación y perfeccionamiento
2.14	Puesta en marcha
2.15	Monitoreo, supervisión y control de las operaciones
3	Perfil técnico
3.1	Análisis del estado de la infraestructura existente
3.2	Plan general de infraestructura necesaria
3.3	Determinación de la tipología de material rodante ferroviario para el proyecto
3.4	Elaboración de un pre-programa de necesidades técnicas
3.5	Determinación de necesidad de incorporación de material rodante
3.6	Determinar obras e instalaciones para carga y descarga
3.7	Análisis de talleres, planteles y equipos
3.8	Elaborar el plan de ejecución por etapas
3.9	Normas de seguridad operativa para los servicios ferroviarios



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

3.10	Determinar obras de protección de pasos a nivel, mejoras en estaciones, etc.
3.11	Capacitación y perfeccionamiento

4	Perfil político – jurídico
4.1	Análisis jurídico y aplicación de legislación vigente
4.2	Análisis de las distintas jurisdicciones que intervienen
4.3	Análisis jurídico de la propiedad de bienes
4.4	Aspectos geopolítico, de defensa y seguridad.
4.5	Gestiones ante autoridades, empresas, gremios, etc.

5	Perfil ambiental
5.1	Estudio preliminar de impacto ambiental
5.2	Estudio del impacto en las comunidades
5.3	Estudio del comportamiento climático en las operaciones
5.4	Plan de seguimiento y monitoreo por etapas
5.5	Plan de contingencias
5.6	Plan de participación e información comunitaria

7	Perfil socio-cultural
7.1	Revisar y analizar efectos e impactos directos, indirectos, intangibles
7.2	Determinar mecanismos de participación comunitaria
7.3	Cálculo de externalidades sociales
7.4	Plantear un plan de formación de recursos humanos regionales
7.5	Barreras arquitectónicas y de accesibilidad personal (discapacidad)

8	Perfil comercial
8.1	Consultas, análisis y propuestas con el sector empresario
8.2	Análisis de costos y evaluaciones económicas
8.3	Plantear y desarrollar el plan de marketing

9	Costos y análisis económico-financiero
9.1	Efectuar los cálculos métricos de las obras y suministros
9.2	Análisis de costos y precios
9.3	Efectuar el presupuesto de cada etapa
9.4	Efectuar el presupuesto total de la ejecución
9.5	Revisar y adecuar las especificaciones técnicas
9.6	Análisis económico-financiero del proyecto
9.7	Plan de inversiones

10	Informes y documentación
-----------	---------------------------------



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

10.1	Elaboración de informes, documentos y normas
10.2	Clasificar, analizar y criticar la información obtenida y producida
10.3	Producción y presentación de Informes
11	Relevamiento yacimientos mineros

Dr. H. Marcelo Orrego
Diputado de la Nación



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El yacimiento de Vaca Muerta, que se extiende entre Neuquén (mayoritariamente), Mendoza, Río Negro y La Pampa, es la segunda reserva mundial de gas y la cuarta de petróleo no convencionales; siendo un potencial polo de recuperación económica para nuestro país.

Desde Vaca Muerta hacia Cuyo y el Norte del país se podría transportar gas, que en este momento abunda y que no se puede producir debido a que no están terminados los gasoductos, convirtiéndose YPF como un socio estratégico del presente proyecto.

En el trayecto inverso, la inversión en la reconstrucción del ferrocarril es, en sí mismo, una puesta a un modo de transporte de rendimiento creciente para el desarrollo de otras actividades, en razón de sus costos, siendo de operatividad múltiple, para tráficos mineros, agropecuarios, industriales, de abastecimiento regional, pasajeros y turismo.

En este sentido, el plan propuesto pretende comunicar toda la zona productiva del centro sanjuanino con el resto del país. En especial, este ramal ferroviario será de especial importancia en razón de la localización de Jáchal como cabecera del acceso al Paso Internacional Agua Negra, hacia el Oeste, y hacia el Este como acceso al Parque Provincial Ischigualasto (Valle de la Luna), por su importancia turística.

A modo de ejemplo, según datos de la Secretaría de Energía de la Nación, cada pozo horizontal de Vaca Muerta demanda en promedio 10 mil toneladas de arenas silíceas (llamadas el "nuevo oro") para ser estimulado (un pozo considerado record consumió casi 24 mil toneladas). Dependiendo de las etapas de fractura que se apliquen, en promedio cerca del 15% del valor final es



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

determinado por este insumo y el principal inconveniente del traslado del caudal de arena de fractura es el costo, hasta el 50% de su valor está determinado por el transporte.

Es decir, el problema de la logística sigue siendo la clave y ya no hay infraestructura para poder sumar más camiones en las rutas hacia Añelo, motivo por el cual hasta se propuso la construcción de un arenoducto de Río Negro a Neuquén.

En lo que va de 2021, se consumieron 13.572 toneladas por pozo, un 68% más que en 2020 y casi el doble que hace dos años. El récord de consumo de arenas de fractura en el país se produjo en 2019, con 1.403.624 toneladas, un 32,7% más que el año anterior.

Actualmente, la mayor parte de la arena silíceo utilizada en Vaca Muerta proviene de Entre Ríos (donde agrupaciones ecologistas piden se suspensa la extracción por el impacto ambiental), de canteras del río y tierras adentro ubicadas a más de 1.200 kilómetros de Añelo. La segunda fuente de arenas es Dolavon (Chubut), pero también se encuentran a unos 900 kilómetros de la zona caliente de la actividad petrolera y recientemente, la firma NGR Proppant Argentina, anunció que está invirtiendo 100 millones de dólares para explotar una cantera en Los Menucos (Río Negro) a 387 km de Añelo, que sería el punto más cercano hallado. Pero la nueva planta de procesamiento se montará en General Roca y en principio el aprovisionamiento será limitado a unas 25.000 toneladas anuales.

Ante esta situación, un informe sobre "Arenas para Fracking", elaborado por la Secretaría de Política Minera de la Nación, proyectó que se requerirá en el futuro hasta 3,1 millones de toneladas, mientras que la producción



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

de arenas silíceas del año 2018 en el país ha sido de 1,47 millón de toneladas. El volumen de importación registrado en ese año ha sido de 112 mil toneladas y el exportado de tan solo 1800 toneladas a países limítrofes.

Tabla V Producción de arenas silíceas: 2008-2018

Provincias	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chubut	39.069	37.417	38.130	41.913	14.995	11.881	11.007	23.733	139.596	289.034	460.140
Entre Ríos	426.925	320.171	485.376	468.886	599.828	643.178	659.096	1.070.823	805.717	845.150	1.009.662
Jujuy	917	245	0	75	144	1.140					
Mendoza	300	324	350	298	289						
Río Negro	5.400	6.000	7.000	5.600	0	3.500	3.150	3.500	4.000	2.556	
TOTAL PAÍS	472.611	364.157	530.856	516.772	615.256	659.699	673.253	1.098.056	949.313	1.136.740	1.469.802

Fuente: Secretaría de Política Minera

Entendiendo además que los yacimientos de arenas en Chubut y Río Negro carecen de comunicación ferroviaria directa y el transporte se efectúa solo con camiones por caminos de muy rápido deterioro, con el consiguiente perjuicio a las comunidades y a la integración territorial, más el incremento de la congestión en la zona del Alto Valle del Río Negro.

Es por ello que el Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF), como organización profesional independiente, dedicada a la preservación, defensa y promoción del ferrocarril como medio de transporte y como patrimonio cultural y efectivo de la Nación, diseñó un plan especial denominado Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68, para el transporte masivo de distintos insumos hacia la zona de Añelo, empleando al ferrocarril como el modo idóneo para el traslado de grandes volúmenes a grandes distancias, con frecuencia constante, costos competitivos, ventajas ambientales y de seguridad, entre otras.

El plan propuesto abarca principalmente a las provincias de San Juan, Mendoza y Neuquén; con la posibilidad de su extensión también a las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Córdoba y La Rioja.

Luego de un profundo análisis se identificaron ramales ferroviarios existentes en condiciones de operatividad regular y también aquellos que requieren ser reconstruidos. También se observaron trazados posibles y



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

convenientes para las extensiones necesarias para arribar a la zona Vaca Muerta.



El ramal ferroviario que conduce hacia Jáchal, es una columna vertebral que se inserta en el eje NORTE-SUR de la provincia. Se incluye además la implementación de un nodo logístico en Caucete, donde convergen ramales de los ferrocarriles San Martín y Belgrano.

Ingresando desde San Juan, el sistema ferroviario de la Línea San Martín se encuentra operativo en sus vías principales. Las operaciones de transporte masivo se podrán hacer por estas vías entrando desde San Juan a Mendoza, se desviará por Espejo hacia Palmira y luego en Lencinas deberá tomar la vía hacia el Sur.

A partir de Lencinas al Sur, las vías están desactivadas desde hace muchos años. Su reactivación es parte del proyecto FERROCARRIL UNION PACÍFICO (FCUP), siguiendo al Sur por Monte Comán (como nodo operativo regional), General Alvear y Carmensa en Mendoza. En este tramo se integra totalmente a las operaciones proyectadas.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

Continuando al Sur de Carmensa la nueva vía férrea a construir (SECTOR A.4) contribuirá a la integración del territorio mendocino en su extremo Sudeste, pudiendo además dar un acceso alternativo por el Este a la zona de Llanquanelo y la Payunia.

La acometida del ferrocarril desde Mendoza, en cercanías de Pata Mora, cruzando el Río Colorado, pasará por Rincón de los Sauces y desde allí se encaminará por un trazado favorable hasta la zona de influencia de los yacimientos de Vaca Muerta.

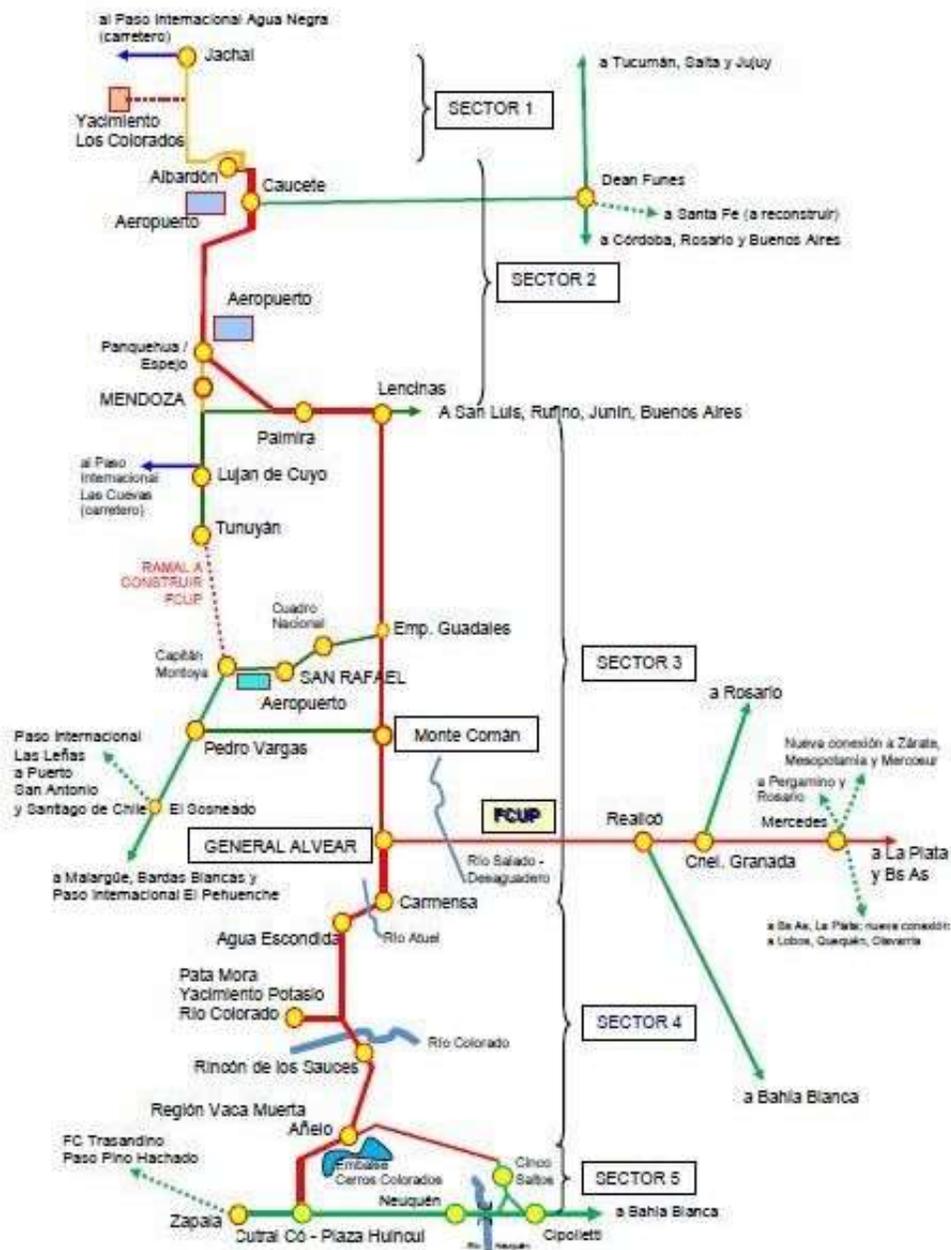
Allí se podrá conectar con el ramal previsto que llegaría a Añelo desde el Alto Valle del Río Negro. Por lo tanto, generando este corredor entre Mendoza y Cipolletti-Neuquén es posible captar tráficos de cargas y pasajeros que actualmente operan por las rutas 151 y 143, entre General Alvear (Mendoza) y Cipolletti (Río Negro).



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

INSTITUTO ARGENTINO DE FERROCARRILES
SISTEMA FERROVIARIO MERIDIANO 68



Según los cálculos del IAF, el presupuesto para el estudio y anteproyecto de la primera etapa del Plan Ferroviario "San Martín- Meridiano 68" requeriría de la inversión de DOS MILLONES CIENTO MIL DÓLARES (U\$S 2.100.000) más impuestos, lo que representaría el 1,5% del costo base de las obras y suministros estimadas como previsibles. La primera etapa consiste en la realización del Estudio de Prefactibilidad y Anteproyecto de todo el sector denominado ZONA A – CUYO-NEUQUÉN, y el plan de trabajo se compone de 11 grupos temáticos de tareas descriptos en el ANEXO III.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA"

A tal fin se propone la recepción de aportes públicos, privados, organismos internacionales u organizaciones no gubernamentales para su puesta en marcha.

La elección del nombre "Plan Ferrocarril General San Martín-Meridiano 68", en honor al prócer argentino José de San Martín, refiere a la red ferroviaria que circula por la Capital Federal y las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan, ampliando el trayecto al meridiano 68.

Por último, vale subrayar la importancia de declarar de interés nacional el plan propuesto, puesto que involucra la operatividad de 1.192,50 km de ferrocarril para el tramo CUYO-NEUQUEN y 1.540 km para el tramo NOA-CUYO.

Es importante resaltar como antecedente de este proyecto, el Expediente 2911-D-2021 de mi autoría

Por las razones expuestas es que solicito el rápido tratamiento y aprobación del presente proyecto.

Dr. H Marcelo Orrego

Diputado de la Nación