



PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA
REUNIDOS EN CONGRESO SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

**SISTEMA INTEGRADO DE CONECTIVIDAD BIOCEÁNICA
PUERTO ATLÁNTICO DE AGUAS PROFUNDAS,
CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO
Y ALIANZA ESTRATÉGICA INTERNACIONAL**

RÉGIMEN INTEGRAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º.- Objeto. Declárase de interés estratégico prioritario para la Nación Argentina el desarrollo del Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica (SICB), que comprende:

- a)** La construcción y operación del Puerto Atlántico de Aguas Profundas (PAAP) en el litoral marítimo argentino;
- b)** La construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico (CFBAP) que conecte el PAAP con puertos chilenos del Océano Pacífico;
- c)** El establecimiento de alianzas estratégicas internacionales para integrar el sistema a corredores transcontinentales de comercio, incluyendo la Iniciativa de la Franja y la Ruta;
- d)** La creación de infraestructura logística complementaria, incluyendo zonas francas, centros intermodales y nodos de transferencia;
- e)** La integración digital y aduanera de toda la cadena logística desde el Océano Atlántico hasta Asia Oriental.

ARTÍCULO 2º.- Visión estratégica. El Sistema posiciona a la República Argentina como puerta de entrada marítima de Sudamérica, nodo crítico de conectividad entre los océanos Atlántico y Pacífico, socio logístico de potencias comerciales globales, y plataforma de desarrollo económico federal. Los fundamentos detallados de la visión estratégica constan en la Exposición de Motivos que acompaña este proyecto.

ARTÍCULO 3º.- Principios rectores. El Sistema se funda en los siguientes principios:

- a) La necesidad de superar la obsolescencia del sistema portuario argentino actual;
- b) La oportunidad de integración a corredores transcontinentales de comercio global;
- c) La urgencia de posicionar a Argentina como nodo logístico sudamericano;
- d) El compromiso con el desarrollo federal, la protección ambiental y la generación de empleo de calidad;
- e) La transparencia, la rendición de cuentas y la integridad en la gestión pública;
- f) La sostenibilidad fiscal de largo plazo.

ARTÍCULO 4º.- Declaración de política de Estado. Declárase al Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica política de Estado prioritaria de la República Argentina, que trasciende gobiernos y períodos administrativos. Su modificación sustancial requerirá ley especial. El Poder Ejecutivo Nacional incluirá al Sistema en la planificación estratégica de largo plazo de la Nación.

ARTÍCULO 5º.- Definiciones. A los efectos de esta ley, se entiende por:

- a) SICB: Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica, conjunto de infraestructuras, instituciones y acuerdos regulados por esta ley;
- b) PAAP: Puerto Atlántico de Aguas Profundas;
- c) CFBAP: Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico;
- d) ARSCB: Agencia Reguladora del Sistema de Conectividad Bioceánica;
- e) TEU: Twenty-foot Equivalent Unit, unidad equivalente a un contenedor estándar de veinte (20) pies;
- f) PPP: Participación Público-Privada conforme Ley 27.328;
- g) BRI: Belt and Road Initiative (Iniciativa de la Franja y la Ruta);
- h) FFDB: Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico;

Las demás definiciones técnicas se incluyen en el Glosario que como Anexo I integra la presente ley.

TÍTULO II

PUERTO ATLÁNTICO DE AGUAS PROFUNDAS

Capítulo I – Localización y Características Técnicas

ARTÍCULO 6º.- Criterios de localización. El Puerto Atlántico de Aguas Profundas se ubicará en la localización que cumpla simultáneamente los siguientes criterios técnicos vinculantes:

- a) Profundidad natural mínima: dieciocho (18) metros;
- b) Protección natural contra vientos y marejadas del sudeste y sudoeste;
- c) Suelo marino de roca o arena compacta, apto para cimentación de estructuras pesadas;
- d) Distancia máxima de cincuenta (50) millas náuticas de las rutas oceánicas principales del Atlántico Sur;
- e) Disponibilidad de terrenos adyacentes: mínimo dos mil (2.000) hectáreas contiguas;
- f) Ausencia de Reservas Naturales, Parques Nacionales o sitios UNESCO en radio de quince (15) kilómetros;
- g) Conectividad terrestre factible con costo de construcción inferior a tres mil millones de dólares estadounidenses (USD 3.000.000.000);
- h) Ubicación dentro del territorio soberano de la República Argentina;
- i) Condiciones oceanográficas estables: corrientes predecibles, baja sedimentación;
- j) Proximidad relativa al inicio del Corredor Ferroviario Bioceánico: máximo quinientos (500) kilómetros.

ARTÍCULO 7º.- Localizaciones preseleccionadas. El Poder Ejecutivo Nacional evaluará mediante estudios técnicos comparativos al menos las siguientes localizaciones:

- a) Punta Médanos (Partido de General Lavalle, Provincia de Buenos Aires);
- b) Bahía Samborombón (Partidos de Castelli-Punta Indio, Provincia de Buenos Aires);
- c) Necochea-Quequén Sur (Provincia de Buenos Aires);
- d) Mar del Plata Sur (Provincia de Buenos Aires, opción subsidiaria).

Las características técnicas específicas de cada localización constan en los estudios de prefactibilidad del artículo 18.

ARTÍCULO 8º.- Determinación final de localización. Completados los estudios del artículo 18, el Poder Ejecutivo Nacional someterá al Honorable Congreso de la Nación un informe técnico vinculante con la localización recomendada. El Congreso aprobará la localización definitiva mediante ley especial por mayoría simple en ambas Cámaras dentro de los ciento ochenta (180) días de recibido el informe. La localización aprobada solo podrá modificarse mediante ley especial, previo informe técnico que acredite la necesidad del cambio por razones sobrevinientes debidamente fundadas.

ARTÍCULO 9º.- Especificaciones técnicas mínimas. El Puerto Atlántico de Aguas Profundas deberá cumplir las siguientes especificaciones técnicas mínimas:

- a)** Calado operativo: dieciocho (18) metros mínimo en Bajamar Media;
- b)** Longitud de muelles: mínimo dos mil quinientos (2.500) metros lineales para contenedores;
- c)** Grúas pórtico: mínimo veinticuatro (24) unidades automatizadas o semi-automatizadas;
- d)** Playa de contenedores: seiscientas (600) hectáreas iniciales, ampliables a mil (1.000) hectáreas;
- e)** Capacidad inicial: dos millones quinientos mil (2.500.000) TEU/año, ampliable a cinco millones (5.000.000) TEU/año;
- f)** Instalaciones ferroviarias integradas: mínimo doce (12) vías férreas con capacidad de formación de trenes de hasta dos mil (2.000) metros;
- g)** Zona Franca General: doscientas (200) hectáreas mínimo;
- h)** Certificación: Puerto Inteligente (Smart Port) con Internet de las Cosas, Big Data, Inteligencia Artificial; Certificación Green Port; Ciberseguridad ISO 27001.

Las especificaciones técnicas detalladas adicionales serán establecidas por el Poder Ejecutivo Nacional en la reglamentación de esta ley.

ARTÍCULO 10º.- Fases de desarrollo portuario. El puerto se construirá en tres (3) fases:

Fase Portuaria I (Años 1 a 6):

- Mil doscientos (1.200) metros de muelle
- Doce (12) grúas pórtico
- Trescientas (300) hectáreas de playa
- Capacidad: un millón doscientos mil (1.200.000) TEU/año

Fase Portuaria II (Años 7 a 12):

- Extensión a dos mil (2.000) metros de muelle
- Veinticuatro (24) grúas pórtico totales
- Seiscientas (600) hectáreas de playa

- Capacidad: dos millones quinientos mil (2.500.000) TEU/año

Fase Portuaria III (Años 13 a 18):

- Dos mil quinientos (2.500) metros de muelle completo
- Mil (1.000) hectáreas de playa
- Capacidad: cinco millones (5.000.000) TEU/año

El avance entre fases estará condicionado al cumplimiento de los indicadores de desempeño y ocupación establecidos en el artículo 93 de esta ley.

Capítulo II – Régimen de Concesión

ARTÍCULO 11º.- Modelo de ejecución. El Puerto Atlántico de Aguas Profundas se construirá y operará mediante concesión de obra pública bajo el régimen de Participación Público-Privada (PPP) regulado por la Ley 27.328 y las disposiciones de esta ley. El Estado Nacional no aportará recursos del Tesoro para la construcción de la infraestructura portuaria básica. El Estado asumirá exclusivamente la construcción de conectividad terrestre externa conforme artículo 30 y las instalaciones de uso dual conforme artículo 49.

ARTÍCULO 12º.- Agencia Reguladora. Créase la Agencia Reguladora del Sistema de Conectividad Bioceánica (ARSCB) como organismo descentralizado del Estado Nacional con autarquía funcional, administrativa y financiera, bajo jurisdicción del Ministerio de Transporte o el organismo que en el futuro lo reemplace.

Composición del Directorio:

- a)** Siete (7) Directores designados por el Poder Ejecutivo Nacional con acuerdo de dos tercios (2/3) de los miembros presentes del Honorable Senado de la Nación;
- b)** Mandatos de seis (6) años escalonados, renovables por un (1) período adicional;
- c)** Remoción solo por juicio político o falta grave probada ante el Senado;
- d)** Presidente del Directorio designado por el Poder Ejecutivo Nacional entre los Directores con acuerdo de mayoría simple del Senado;
- e)** Requisitos: título universitario, diez (10) años de experiencia en infraestructura, logística, derecho administrativo o finanzas públicas; prohibición de conflicto de intereses con empresas licitantes.

Funciones de ARSCB:

- a)** Organizar y ejecutar los procesos de licitación del puerto y del corredor ferroviario;
- b)** Adjudicar las concesiones conforme artículo 14;
- c)** Supervisar la construcción mediante auditorías trimestrales independientes;

- d) Regular tarifas portuarias y ferroviarias durante la explotación;
- e) Monitorear cumplimiento de obligaciones contractuales, ambientales y laborales;
- f) Resolver controversias entre concesionario y usuarios en primera instancia administrativa;
- g) Administrar la reversión de activos al Estado al finalizar la concesión;
- h) Coordinar con socios internacionales la integración logística;
- i) Publicar información estadística y financiera del sistema con periodicidad trimestral.

Financiamiento de ARSCB:

- a) Dos por ciento (2%) de los ingresos brutos del concesionario portuario;
- b) Uno por ciento (1%) de los peajes del corredor ferroviario;
- c) Aportes del Tesoro Nacional según Ley de Presupuesto.

ARTÍCULO 13º.- Proceso de licitación. La licitación se regirá por los principios de publicidad, transparencia, igualdad, concurrencia y evaluación objetiva conforme Ley 27.328 de Participación Público-Privada. El proceso será convocado por ARSCB dentro de los ciento ochenta (180) días de determinada la localización definitiva conforme artículo 8. La documentación licitatoria será publicada en idiomas español, inglés y chino mandarín.

ARTÍCULO 14º.- Criterios de adjudicación. La concesión se adjudicará al consorcio que obtenga el mayor puntaje total conforme la siguiente ponderación sobre cien (100) puntos:

- a) Tarifa propuesta: veinticinco (25) puntos;
- b) Experiencia portuaria comprobada: veinte (20) puntos;
- c) Solidez financiera: quince (15) puntos;
- d) Calidad técnica del proyecto: quince (15) puntos;
- e) Integración con Corredor Bioceánico: diez (10) puntos;
- f) Sostenibilidad ambiental: cinco (5) puntos;
- g) Generación de empleo local: cinco (5) puntos;
- h) Transferencia tecnológica: cinco (5) puntos.

El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará los criterios de evaluación y asignación de puntaje para cada rubro, respetando las ponderaciones establecidas. La evaluación será realizada por un comité técnico independiente de cinco (5) miembros con experiencia internacional comprobada.

ARTÍCULO 15º.- Garantías exigidas. Los oferentes deberán presentar las siguientes garantías:

- a)** Garantía de seriedad de oferta: doscientos millones de dólares estadounidenses (USD 200.000.000);
- b)** Garantía de ejecución de obra del adjudicatario: diez por ciento (10%) del costo total al inicio; quince por ciento (15%) al cincuenta por ciento (50%) de avance; veinte por ciento (20%) al ochenta por ciento (80%) de avance;
- c)** Garantía de terminación (completion guarantee) mediante carta de respaldo de casa matriz;
- d)** Garantía de desempeño (performance bond) durante operación: mil millones de dólares estadounidenses (USD 1.000.000.000), renovación anual.

ARTÍCULO 16º.- Plazo y condiciones de concesión. La concesión se sujetará a las siguientes condiciones:

- a)** Plazo de construcción: seis (6) años para Fase Portuaria I, prorrogables hasta ocho (8) años por causas de fuerza mayor debidamente acreditadas;
- b)** Plazo de explotación: treinta y cinco (35) años, con posibilidad de ajuste entre treinta y dos (32) y treinta y ocho (38) años según modelo financiero certificado por tres (3) auditoras internacionales reconocidas, con el objetivo de alcanzar una Tasa Interna de Retorno (TIR) entre once y trece por ciento (11-13%) en dólares estadounidenses;
- c)** Extensión por terminación anticipada: si el concesionario completa la Fase Portuaria I antes del plazo de seis (6) años, se extenderá proporcionalmente el plazo de explotación, con tope máximo de tres (3) años adicionales;
- d)** Garantía de demanda mínima (opcional): el Estado Nacional podrá ofrecer garantía de demanda mínima de ochocientos mil (800.000) TEU/año durante los primeros cinco (5) años de operación, con compensación hasta ciento cincuenta millones de dólares estadounidenses (USD 150.000.000) anuales, sujeta a disponibilidad presupuestaria y a las previsiones que al efecto se incluyan en la Ley de Presupuesto de cada ejercicio;
- e)** Canon por concesión: canon fijo de setenta y cinco millones de dólares estadounidenses (USD 75.000.000) anuales, indexado por IPC estadounidense; canon variable de tres por ciento (3%) de los ingresos brutos del puerto;
- f)** Distribución del canon: cincuenta por ciento (50%) a ARSCB, treinta por ciento (30%) a Provincia sede, diez por ciento (10%) a Municipio sede, diez por ciento (10%) al Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico;
- g)** Reversión: al finalizar el plazo de concesión, la totalidad de la infraestructura portuaria revertirá sin cargo al Estado Nacional en perfecto estado de

funcionamiento conforme protocolo de reversión que establecerá la reglamentación.

Capítulo III – Estudios Técnicos Previos

ARTÍCULO 17º.- Estudios de prefactibilidad obligatorios. Previo a la sanción de la ley del artículo 8, el Poder Ejecutivo Nacional elaborará, aprobará y publicará dentro de los veinticuatro (24) meses de sancionada la presente ley los siguientes estudios:

- a) Estudio de Impacto Ambiental (EIA) conforme Ley 25.675;
- b) Estudio de Viabilidad Económico-Financiera (EVEF);
- c) Estudio Geotécnico, Batimétrico y Oceanográfico;
- d) Estudio de Conectividad Terrestre;
- e) Estudio de Impacto Socio-Económico Regional.

Los estudios serán públicos y vinculantes para la licitación.

ARTÍCULO 18º.- Contenido mínimo de estudios. Los estudios del artículo 17 tendrán el siguiente contenido mínimo:

- a) Estudio de Impacto Ambiental: caracterización de ecosistemas, identificación de impactos, plan de mitigación, plan de compensación, audiencia pública obligatoria, aprobación de Secretaría de Ambiente;
- b) Estudio de Viabilidad Económico-Financiera: proyección de demanda a treinta (30) años en al menos tres (3) escenarios, análisis de sensibilidad, TIR y VPN, certificación por dos (2) consultoras internacionales independientes;
- c) Estudio Geotécnico y Oceanográfico: prospección de suelos marinos, batimetría de alta resolución, análisis de corrientes y mareas, sedimentación, riesgo sísmico y de tsunami, efectos del cambio climático;
- d) Estudio de Conectividad Terrestre: trazado ferroviario y vial óptimo, costos de construcción, plazos, modelo de financiamiento;
- e) Estudio de Impacto Socio-Económico: empleo generado, impacto en economías locales, efecto en puertos existentes, plan de reconversión laboral, distribución federal de beneficios.

ARTÍCULO 19º.- Financiamiento de estudios. Los estudios del artículo 17 serán financiados mediante:

- a) Tesoro Nacional: veinte millones de dólares estadounidenses (USD 20.000.000);
- b) Préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): veintiún millones de dólares estadounidenses (USD 21.000.000).

Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar y suscribir el préstamo referido en el inciso b), el cual requerirá aprobación del Honorable Congreso de la Nación conforme Ley 24.156 de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.

ARTÍCULO 20º.- Publicidad de estudios. Todos los estudios del artículo 17 serán publicados íntegramente en los sitios web oficiales de ARSCB, del Ministerio de Transporte y de la Jefatura de Gabinete de Ministros, y puestos a disposición física en oficinas de ARSCB para consulta pública. La información será accesible en formatos abiertos y reutilizables.

Capítulo IV – Régimen Tarifario

ARTÍCULO 21º.- Principios tarifarios. Las tarifas del Puerto Atlántico de Aguas Profundas se regirán por los principios de razonabilidad, no discriminación, transparencia, competitividad internacional y predictibilidad. Las tarifas del PAAP no podrán superar en más del diez por ciento (10%) el promedio de tarifas de puertos comparables de la región para servicios equivalentes.

ARTÍCULO 22º.- Estructura tarifaria. El sistema tarifario comprenderá:

- a) Tarifa por contenedor expresada en dólares estadounidenses por TEU;
- b) Tarifa por graneles expresada en dólares estadounidenses por tonelada;
- c) Tarifa de almacenamiento extendido;
- d) Tarifa de servicios ferroviarios integrados;
- e) Tarifa social diferenciada: descuento del cuarenta por ciento (40%) para exportaciones de economías regionales, cooperativas agrícolas y provincias de menor desarrollo relativo.

ARTÍCULO 23º.- Actualización tarifaria. La tarifa inicial será la ofertada por el adjudicatario en la licitación. Dicha tarifa estará expresada en dólares estadounidenses y se cobrará en pesos argentinos al tipo de cambio oficial mayorista del Banco Central de la República Argentina del día de la operación. Cada dos (2) años la tarifa se actualizará automáticamente mediante fórmula polinómica a reglamentar por el Poder Ejecutivo Nacional, con tope de aumento de quince por ciento (15%) real acumulado bianual. Procederá revisión tarifaria extraordinaria solo en casos de cambio regulatorio que incremente costos operativos en más del diez por ciento (10%), catástrofe natural, o caída de volúmenes superior al treinta por ciento (30%) por causas no imputables al concesionario.

ARTÍCULO 24º.- Prohibiciones tarifarias y sanciones. El concesionario no podrá discriminar tarifariamente entre usuarios salvo la tarifa social del artículo 22 inciso e), exigir uso exclusivo de servicios propios o de empresas vinculadas, negarse a prestar servicios a usuarios que contraten servicios complementarios con terceros, establecer tarifas predatorias, ni abusar de posición dominante.

Sanciones:

- a)** Primera infracción: multa hasta diez millones de dólares estadounidenses (USD 10.000.000);
- b)** Reincidencia: multa hasta cincuenta millones de dólares estadounidenses (USD 50.000.000) más suspensión temporal de operaciones;
- c)** Reincidencia grave: caducidad de la concesión.

ARTÍCULO 25º.- Procedimiento sancionatorio. Las multas previstas en esta ley serán aplicadas por ARSCB mediante resolución fundada, previa sustanciación de sumario administrativo que garantice el derecho a defensa del infractor. El infractor podrá interponer recurso de reconsideración ante ARSCB dentro de los diez (10) días hábiles y recurso de apelación ante la jurisdicción contencioso administrativa federal competente dentro de los treinta (30) días hábiles. Las multas recaudadas se destinarán: cincuenta por ciento (50%) al Fondo de Garantía del Sistema, treinta por ciento (30%) al presupuesto de ARSCB, veinte por ciento (20%) al Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico. Las multas impagadas se ejecutarán por vía de apremio conforme Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

ARTÍCULO 26º.- Defensor del Usuario Portuario. Créase el Defensor del Usuario Portuario como órgano independiente dentro de ARSCB, designado mediante concurso público de antecedentes, con mandato de cuatro (4) años renovable una vez, remoción solo por falta grave probada. Funciones: recibir y tramitar reclamos de usuarios, mediar en conflictos, verificar cumplimiento de estándares de servicio, realizar encuestas anuales de satisfacción, emitir recomendaciones públicas, publicar ranking trimestral de performance operativa.

Capítulo V – Conectividad Terrestre Externa

ARTÍCULO 27º.- Conectividad obligatoria. El Puerto de Aguas Profundas será inviable sin conectividad terrestre adecuada. El Estado Nacional se compromete a construir:

- a)** Ferrocarril de carga: ramal ferroviario de trocha ancha desde el puerto hasta empalme con la red Belgrano Cargas y la red San Martín; costo estimado: dos mil millones de dólares estadounidenses (USD 2.000.000.000); plazo: cinco (5) años;

b) Autovía de acceso: autopista de cuatro (4) carriles desde el puerto hasta Ruta Nacional 2 o Ruta Nacional 11; costo estimado: ochocientos millones de dólares estadounidenses (USD 800.000.000); plazo: cuatro (4) años.

Las obras de conectividad deberán estar terminadas antes de la inauguración del puerto. Si no se cumplen los plazos, el concesionario podrá extender el plazo de construcción sin penalidad o reclamar indemnización por lucro cesante.

ARTÍCULO 28º.- Financiamiento de conectividad. La conectividad terrestre se financiará mediante concesión del corredor más aporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) o Corporación Andina de Fomento (CAF). Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar y suscribir los contratos y préstamos necesarios, los cuales requerirán aprobación del Honorable Congreso de la Nación conforme Ley 24.156.

TÍTULO III

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO ATLÁNTICO-PACÍFICO

Capítulo I – Trazado y Características

ARTÍCULO 29º.- Creación del Corredor. Declárase de interés estratégico nacional la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico (CFBAP), que conectará el Puerto Atlántico de Aguas Profundas con puertos chilenos del Océano Pacífico. Objetivos: ofrecer alternativa terrestre al Canal de Panamá, integrar Argentina a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, facilitar exportaciones hacia mercados asiáticos, desarrollar económicamente las provincias del interior.

ARTÍCULO 30º.- Trazados alternativos. El Poder Ejecutivo Nacional evaluará tres (3) trazados alternativos:

a) Corredor Central (vía Mendoza): longitud aproximada mil cuatrocientos (1.400) kilómetros; túnel transandino estimado cincuenta a setenta (50-70) kilómetros; costo estimado: veintiocho mil quinientos millones de dólares estadounidenses (USD 28.500.000.000);

b) Corredor Norte (vía Catamarca-La Rioja): longitud aproximada mil seiscientos (1.600) kilómetros; costo estimado: treinta y tres mil ochocientos millones de dólares estadounidenses (USD 33.800.000.000);

c) Corredor Sur (vía Neuquén): longitud aproximada mil doscientos (1.200) kilómetros en Argentina más ochocientos (800) kilómetros en Chile; túnel más corto quince a veinte (15-20) kilómetros; costo estimado: veintitrés mil seiscientos cincuenta millones de dólares estadounidenses (USD 23.650.000.000).

ARTÍCULO 31º.- Determinación de trazado. Dentro de veinticuatro (24) meses de sancionada esta ley, el Poder Ejecutivo Nacional presentará al Honorable Congreso estudio de prefactibilidad de los tres (3) trazados y recomendación fundada de trazado óptimo. El Congreso aprobará el trazado definitivo mediante ley especial por mayoría simple dentro de los ciento ochenta (180) días de recibido el informe.

ARTÍCULO 32º.- Especificaciones técnicas del corredor. El Corredor Ferroviario Bioceánico deberá cumplir:

- a) Trocha: estándar (1.435 mm);
- b) Electrificación: obligatoria en todo el trazado (voltaje: 25 kV AC);
- c) Señalización: sistema ERTMS o equivalente;
- d) Capacidad de carga: mínimo veinticinco (25) toneladas por eje;
- e) Longitud de trenes: hasta dos mil (2.000) metros;
- f) Capacidad: mínimo cincuenta (50) trenes diarios en ambos sentidos en año diez (10) de operación.

Capítulo II – Tratado Binacional Argentina-Chile

ARTÍCULO 33º.- Tratado del Corredor Bioceánico. Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar y suscribir con la República de Chile un Tratado Internacional del Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico, que deberá incluir:

- a) Delimitación de responsabilidades de construcción y mantenimiento;
- b) Creación de Ente Binacional de Gestión del Túnel con composición paritaria;
- c) Régimen tarifario armonizado;
- d) Facilitación aduanera: controles integrados, preclearance, tránsito internacional simplificado;
- e) Régimen de tránsito internacional: libre tránsito de mercancías, suspensión de derechos aduaneros para cargas en tránsito;
- f) Cláusula de nación más favorecida;
- g) Solución de controversias: arbitraje internacional ante Corte Permanente de Arbitraje de La Haya;
- h) Duración: a perpetuidad, denuncia posible con preaviso de diez (10) años.

ARTÍCULO 34º.- Aprobación congressional. El Tratado del Corredor Bioceánico con Chile requerirá aprobación del Honorable Congreso de la Nación conforme artículo 75 inciso 22 primera parte de la Constitución Nacional.

TÍTULO IV

ALIANZAS ESTRATÉGICAS INTERNACIONALES

Capítulo I – Asociación Argentina-Turquía

ARTÍCULO 35º.- Acuerdo Marco Argentina-Turquía. Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar y suscribir con la República de Turquía un Acuerdo Marco de Asociación Estratégica Logística y Comercial que incluya:

- a) Inversión turca en infraestructura argentina;
- b) Operadores logísticos turcos en Argentina;
- c) Inversión argentina en Turquía;
- d) Coordinación de rutas integradas Sudamérica-Europa-Asia vía Argentina-Turquía;
- e) Acuerdo comercial preferencial;
- f) Cooperación en seguridad logística;
- g) Transferencia tecnológica y capacitación.

ARTÍCULO 36º.- Memorando de Entendimiento inicial. Dentro de ciento ochenta (180) días de sancionada esta ley, el Poder Ejecutivo Nacional suscribirá con la República de Turquía un Memorando de Entendimiento no vinculante que establezca la voluntad política de desarrollar la asociación estratégica y la hoja de ruta para negociación del Acuerdo Marco definitivo.

Capítulo II – Integración a la Iniciativa de la Franja y la Ruta

ARTÍCULO 37º.- Adhesión a la Iniciativa. Declárase de interés nacional la integración de la República Argentina a la Iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative – BRI) liderada por la República Popular China.

ARTÍCULO 38º.- Acuerdo de Cooperación con China. Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar y suscribir con la República Popular China un Acuerdo Específico de Cooperación en Infraestructura de Conectividad que incluya:

- a) Financiamiento preferencial para el PAAP: préstamos hasta seis mil millones de dólares estadounidenses (USD 6.000.000.000);
- b) Participación de empresas chinas en consorcios licitantes con compromiso de contenido local mínimo del cuarenta por ciento (40%);
- c) Financiamiento del Corredor Ferroviario Bioceánico: préstamos hasta diez mil millones de dólares estadounidenses (USD 10.000.000.000);

- d) Integración digital: plataforma única de comercio digital Argentina-China;
- e) Servicios directos: línea marítima regular semanal Puerto Atlántico – Shanghái/Ningbo/Shenzhen;
- f) Zona Económica Especial China-Argentina en el PAAP;
- g) Cláusula de reciprocidad: acceso argentino a centros logísticos en puertos chinos.

Los tratados y préstamos requerirán aprobación del Honorable Congreso de la Nación conforme artículo 75 inciso 22 primera parte de la Constitución Nacional y Ley 24.156.

ARTÍCULO 39º.- Comisión Mixta Argentina-China. Créase la Comisión Mixta Argentina-China de Conectividad y Logística Bioceánica, integrada por representantes de ambos países, con funciones de coordinar la implementación de acuerdos, resolver problemas operativos e identificar nuevas oportunidades de cooperación. Las reuniones serán semestrales alternando entre Beijing y Buenos Aires.

Capítulo III – Ruta Integrada Sudamérica-Euroasia

ARTÍCULO 40º.- Visión de Ruta Integrada. El Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica argentino se concebirá como parte de una Ruta Integrada Multimodal que conecte Sudamérica con Euroasia mediante cadena logística que combine transporte terrestre sudamericano, marítimo transatlántico o transpacífico, ferroviario transandino, y ferroviario transcontinental asiático.

ARTÍCULO 41º.- Facilitación de Ruta Integrada. El Poder Ejecutivo Nacional promoverá:

- a) Tarifa integrada puerta a puerta desde origen en Sudamérica hasta destino en Europa o Asia;
- b) Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) integrada con sistemas de Argentina, Chile, China, Turquía y Europa;
- c) Documento único de transporte mediante conocimiento de embarque electrónico con tecnología blockchain;
- d) Seguro de tránsito multimodal: póliza única que cubra toda la ruta.

ARTÍCULO 42º.- Promoción comercial. El Estado Nacional, a través de la Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional, desarrollará campaña de marketing internacional de la Ruta Argentina, misiones comerciales, incentivos fiscales para los primeros cien (100) exportadores que utilicen la ruta integrada completa, y alianzas con operadores logísticos globales.

TÍTULO V

ZONAS FRANCAS Y RÉGIMEN ADUANERO

ARTÍCULO 43º.- Zona Franca del PAAP. Créase la Zona Franca del Puerto Atlántico de Aguas Profundas conforme Ley 24.331 de Zonas Francas, con las siguientes características especiales:

- a) Extensión: doscientas (200) hectáreas mínimo, ampliables a cuatrocientas (400) hectáreas;
- b) Actividades permitidas: almacenamiento, consolidación, desconsolidación, etiquetado, empaque, ensamblaje liviano, control de calidad, distribución regional;
- c) Beneficios impositivos conforme Ley 24.331 y su reglamentación;
- d) Ventanilla única de trámites;
- e) Conectividad digital de alta velocidad obligatoria.

ARTÍCULO 44º.- Zona Económica Especial. El Poder Ejecutivo Nacional podrá crear, mediante decreto reglamentario y previa aprobación del Honorable Congreso, una o más Zonas Económicas Especiales dentro del predio del PAAP, con régimen impositivo diferenciado, destinadas a la radicación de empresas orientadas a la exportación. Las Zonas Económicas Especiales deberán exigir contenido local mínimo del cuarenta por ciento (40%) y compromisos verificables de transferencia tecnológica. Los acuerdos específicos con países socios para la operación de dichas zonas requerirán aprobación congressional.

ARTÍCULO 45º.- Facilitación aduanera. La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) o el organismo que en el futuro la reemplace implementará en el PAAP:

- a) Despacho aduanero electrónico con resolución en un máximo de veinticuatro (24) horas;
- b) Operación las veinticuatro (24) horas del día, los trescientos sesenta y cinco (365) días del año;
- c) Preclearance para cargas provenientes de países con acuerdos de reconocimiento mutuo;
- d) Escáneres no intrusivos para inspección de contenedores;
- e) Port Community System integrado con todos los actores de la cadena logística.

TÍTULO VI

RÉGIMEN AMBIENTAL, LABORAL Y SOCIAL

Capítulo I – Protección Ambiental

ARTÍCULO 46º.- Principios ambientales. El Sistema se desarrollará bajo los principios de desarrollo sostenible, prevención, precaución, mitigación y compensación, economía circular, y objetivo de carbono neutralidad para el año dos mil cuarenta y cinco (2045).

ARTÍCULO 47º.- Certificaciones ambientales. El Puerto Atlántico deberá obtener:

- a) Certificación Green Port de IAPH dentro de los tres (3) años de operación;
- b) ISO 14001 (Sistema de Gestión Ambiental);
- c) PERS (Port Environmental Review System) nivel más alto.

El Corredor Ferroviario deberá obtener ISO 14001.

ARTÍCULO 48º.- Energías renovables. El Puerto Atlántico alcanzará:

- a) Cincuenta por ciento (50%) de energía de fuentes renovables para el año diez (10) de operación;
- b) Setenta y cinco por ciento (75%) para el año veinte (20);
- c) Cien por ciento (100%) para el año treinta (30).

El Corredor Ferroviario será electrificado totalmente con energía de fuentes renovables.

ARTÍCULO 49º.- Protección de biodiversidad y uso dual de instalaciones. Créase la Reserva Marina de Compensación de mínimo quince mil (15.000) hectáreas en las cercanías del PAAP, previa coordinación con las autoridades provinciales competentes y conforme la legislación vigente en materia de áreas naturales protegidas. La Reserva tendrá prohibición de pesca comercial y será financiada por el concesionario: setenta y cinco millones de dólares estadounidenses (USD 75.000.000) en diez (10) años, con gestión por la Administración de Parques Nacionales en acuerdo con la provincia sede. El trazado del ferrocarril incluirá pasos de fauna cada cinco a diez (5-10) kilómetros en zonas de alta biodiversidad. El Poder Ejecutivo Nacional podrá destinar hasta el cinco por ciento (5%) de la superficie portuaria para instalaciones de uso dual conforme Ley de Defensa Nacional.

ARTÍCULO 50º.- Gestión de residuos. El Puerto Atlántico dispondrá de planta de tratamiento de aguas residuales, reciclaje del ochenta por ciento (80%) de residuos sólidos, gestión especializada de residuos peligrosos conforme Convenio MARPOL, prohibición de descarga de residuos al mar.

ARTÍCULO 51º.- Resiliencia climática. El Puerto será diseñado con cota mínima de instalaciones de más cinco (+5) metros sobre nivel medio del mar, muelles con capacidad de elevación hidráulica, sistemas de drenaje para inundaciones extremas y protección contra tormentas. Revisión quinquenal de proyecciones climáticas. Fondo de adaptación: uno por ciento (1%) de ingresos anuales del sistema. Seguro contra eventos climáticos extremos.

ARTÍCULO 52º.- Sanciones ambientales. Incumplimientos ambientales: multas hasta cinco por ciento (5%) de facturación anual, suspensión de operaciones en caso grave, revocación de concesión por reincidencia. Monitoreo: ARSCB más Secretaría de Ambiente más ONGs ambientales acreditadas.

Capítulo II – Régimen Laboral

ARTÍCULO 53º.- Generación de empleo. El Sistema generará durante construcción: sesenta y un mil (61.000) empleos directos y ochenta y nueve mil (89.000) indirectos. Durante operación permanente: cuarenta mil (40.000) empleos directos y ciento cinco mil (105.000) indirectos.

ARTÍCULO 54º.- Prioridad local. Los concesionarios deberán contratar:

Durante construcción:

- a) Setenta por ciento (70%) mínimo de mano de obra argentina;
- b) Cincuenta por ciento (50%) de residentes de la provincia sede.

Durante operación:

- c) Ochenta por ciento (80%) mínimo de trabajadores argentinos;
- d) Sesenta por ciento (60%) de residentes de la provincia sede.

Excepciones: personal técnico altamente especializado no disponible en Argentina hasta veinte por ciento (20%), con obligación de transferencia de conocimiento en un plazo máximo de tres (3) años.

ARTÍCULO 55º.- Condiciones laborales. Salarios mínimos: ciento treinta por ciento (130%) del promedio del sector construcción durante construcción, ciento veinte por ciento (120%) del promedio del sector logístico durante operación. Jornada laboral: máximo ocho (8) horas diarias, cuarenta y cuatro (44) semanales conforme Ley 20.744. Tasa de accidentabilidad máxima objetivo: uno coma cinco por ciento (1,5%) construcción, cero coma cinco por ciento (0,5%) operación. Capacitación obligatoria: cuarenta (40) horas anuales por trabajador.

Multas por accidentes evitables:

- a) Leve: cincuenta mil dólares estadounidenses (USD 50.000);
- b) Grave: quinientos mil dólares estadounidenses (USD 500.000);
- c) Muerte: cinco millones de dólares estadounidenses (USD 5.000.000) más posible revocación de concesión.

ARTÍCULO 56º.- Capacitación. Créase el Centro de Formación en Logística Bioceánica (CFLB) financiado por concesionarios: treinta millones de dólares estadounidenses (USD 30.000.000) iniciales más tres millones de dólares estadounidenses (USD 3.000.000) anuales. Carreras técnicas: operador de grúas pórtico, técnico en logística portuaria, técnico en operaciones ferroviarias, despachante de aduanas, técnico en gestión de zonas francas. Becas completas: ochocientas (800) anuales con estipendio mensual. Compromiso: trabajar mínimo tres (3) años en el sistema tras graduación.

ARTÍCULO 57º.- Diálogo social. Créase la Comisión de Relaciones Laborales integrada por representantes del concesionario, delegados sindicales y Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Reunión mensual obligatoria. Funciones: prevenir conflictos, negociar mejoras, resolver reclamos. Negociación colectiva: convenios específicos para cada actividad, revisión bianual de salarios y condiciones, cláusula de paz social durante período de construcción.

ARTÍCULO 58º.- Reconversión de trabajadores desplazados. Créase el Fondo de Reconversión Laboral Portuaria, financiado por tres por ciento (3%) del canon del PAAP durante los primeros quince (15) años, más un aporte inicial del Tesoro Nacional de cien millones de dólares estadounidenses (USD 100.000.000). El patrimonio objetivo del Fondo será determinado por ARSCB en función del número efectivo de trabajadores desplazados, y podrá complementarse con aportes de organismos multilaterales. Destinatarios: trabajadores portuarios de puertos existentes con antigüedad mayor a cinco (5) años.

Beneficios:

- a) Indemnización especial: dos veces (2x) la correspondiente por antigüedad;
- b) Capacitación gratuita;
- c) Prioridad absoluta de contratación en PAAP;
- d) Subsidio de desempleo extendido: veinticuatro (24) meses;
- e) Jubilación anticipada para mayores de cincuenta y cinco (55) años con veinticinco (25) años o más de antigüedad;
- f) Programa de reubicación: subsidio de mudanza hasta diez mil dólares estadounidenses (USD 10.000), vivienda temporaria gratuita seis (6) meses, ayuda escolar para hijos.



Capítulo III – Desarrollo Regional y Responsabilidad Social

ARTÍCULO 59º.- Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico. Créase el Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico (FFDB) con recursos de:

- a)** Diez por ciento (10%) del canon anual del Puerto Atlántico;
- b)** Cinco por ciento (5%) de los peajes ferroviarios del Corredor Bioceánico;
- c)** Aportes del Tesoro Nacional según Ley de Presupuesto;
- d)** Donaciones de organismos multilaterales.

Distribución: sesenta por ciento (60%) provincias atravesadas directamente por el sistema; treinta por ciento (30%) provincias con puertos afectados; diez por ciento (10%) proyectos de integración regional. Usos: infraestructura económica, infraestructura social, apoyo a PyMEs, turismo sostenible, conservación ambiental. Gobernanza: Consejo de Administración con representantes de provincias participantes más Nación. Auditoría externa anual obligatoria.

ARTÍCULO 60º.- Responsabilidad social corporativa. Los concesionarios destinarán uno por ciento (1%) de su facturación anual bruta a programas de responsabilidad social en comunidades cercanas. Consejo Asesor Comunitario integrado por ONGs, representantes vecinales, autoridades municipales, cámaras empresarias locales y universidades. Informes de sostenibilidad: publicación anual conforme estándar GRI (Global Reporting Initiative).

ARTÍCULO 61º.- Desarrollo de proveedores locales. Preferencia de compra: quince por ciento (15%) de sobreprecio admitido para proveedores argentinos versus importación. Asistencia técnica a PyMEs locales. Financiamiento para inversión en capacidad productiva. Contratos de largo plazo.

Objetivos de contenido local: año uno (1) a cinco (5): cuarenta por ciento (40%); año seis (6) a diez (10): cincuenta por ciento (50%); año once (11) en adelante: sesenta por ciento (60%). Excepción: tecnología de punta no disponible localmente.

ARTÍCULO 62º.- Compensación a provincias afectadas. Las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos recibirán anualmente durante veinte (20) años compensación equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la caída de recaudación provincial derivada de menor actividad portuaria, calculada sobre año base promedio 2024-2026. Financiamiento: Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico. Asistencia técnica y financiera para reconversión portuaria hacia nichos especializados.

TÍTULO VII

TRANSPARENCIA, INTEGRIDAD Y CONTROL

ARTÍCULO 63º.- Principio de transparencia. Toda la información relativa al Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica es pública, salvo aquella clasificada como reservada por razones de seguridad nacional conforme legislación vigente. ARSCB publicará trimestralmente: estado de avance de obras, ejecución presupuestaria, cumplimiento de indicadores de desempeño, auditorías, y toda contratación superior a un millón de dólares estadounidenses (USD 1.000.000).

ARTÍCULO 64º.- Régimen de integridad. Los oferentes, adjudicatarios, concesionarios, directivos de ARSCB y todo funcionario público vinculado al sistema estarán sujetos a:

- a) Declaración jurada de intereses y patrimonio, actualizada anualmente;
- b) Prohibición de conflictos de intereses conforme Ley 25.188 de Ética en el Ejercicio de la Función Pública;
- c) Cláusulas anticorrupción en todos los contratos, conforme Convención Interamericana contra la Corrupción y Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción;
- d) Auditoría externa anual por la Auditoría General de la Nación y por una firma internacional de auditoría independiente;
- e) Período de incompatibilidad de tres (3) años posteriores al cese para todo funcionario de ARSCB respecto de empleos o consultorías en empresas concesionarias o vinculadas.

ARTÍCULO 65º.- Protección de denunciantes. Las personas que de buena fe denuncien irregularidades en la ejecución del sistema gozarán de protección contra represalias conforme la legislación vigente en materia de protección de denunciantes. ARSCB establecerá un canal de denuncia anónimo y confidencial, gestionado por un tercero independiente.

ARTÍCULO 66º.- Ciberseguridad. El Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica deberá cumplir con los estándares ISO 27001 de seguridad de la información. El concesionario implementará: centro de operaciones de seguridad (SOC) operativo las veinticuatro (24) horas; plan de continuidad de negocio y recuperación ante desastres; auditorías de ciberseguridad semestrales; protocolo de notificación de incidentes a ARSCB dentro de las veinticuatro (24) horas de detectados.



TÍTULO VIII

COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y GOBERNANZA

Capítulo I – Consejo Nacional y Comisión Bicameral

ARTÍCULO 67º.- Consejo Nacional de Conectividad Bioceánica. Créase el Consejo Nacional de Conectividad Bioceánica (CNCB) como máxima autoridad de coordinación estratégica, integrado por: el Jefe de Gabinete de Ministros (Presidente del Consejo), el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Economía, el Ministro de Transporte, el Ministro de Defensa, el Ministro de Infraestructura o equivalente, el Secretario de Industria y Desarrollo Productivo, o quienes en el futuro ocupen funciones equivalentes. Funciones: definir orientaciones estratégicas, aprobar Plan Maestro quinquenal, evaluar desempeño del sistema, aprobar acuerdos internacionales, resolver conflictos de competencia, declarar situaciones de emergencia. Reuniones: ordinarias trimestrales, extraordinarias cuando convoque su Presidente o soliciten tres (3) miembros.

ARTÍCULO 68º.- Comisión Bicameral de Seguimiento. Créase la Comisión Bicameral de Seguimiento del Sistema de Conectividad Bioceánica, integrada por ocho (8) Diputados Nacionales y ocho (8) Senadores Nacionales, con designación proporcional a los bloques parlamentarios y presidencia rotatoria anual. Funciones: evaluar trimestralmente el avance, controlar el cumplimiento de esta ley, convocar autoridades, recibir denuncias, proponer modificaciones legislativas, autorizar endeudamiento específico, dictaminar sobre cumplimiento de condiciones para cada fase. Publicará informe público semestral.

ARTÍCULO 69º.- Autonomía de ARSCB. La Agencia Reguladora del Sistema de Conectividad Bioceánica gozará de autarquía funcional: decisiones técnicas independientes del Poder Ejecutivo, Directores no removibles salvo falta grave, presupuesto propio no sujeto a contingencias fiscales del Tesoro, administración propia de fondos, auditoría externa anual por Auditoría General de la Nación.

Capítulo II – Coordinación Federal

ARTÍCULO 70º.- Consejo Federal de Provincias Participantes. Créase el Consejo Federal integrado por los Gobernadores de provincias atravesadas directamente por el sistema, los Gobernadores de provincias limítrofes con interés en el sistema, y un (1) representante del Gobierno Nacional. Funciones: coordinar políticas provinciales complementarias, distribuir recursos del Fondo Federal, resolver conflictos interprovinciales, articular demandas provinciales ante la Nación, acordar beneficios fiscales provinciales armonizados. Reuniones: semestrales ordinarias.



ARTÍCULO 71º.- Cláusula federal. El sistema respeta plenamente la autonomía de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Las provincias podrán adherir voluntariamente al sistema mediante convenios específicos aprobados por sus respectivas Legislaturas locales. Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a dictar normas complementarias que faciliten la implementación del sistema en sus respectivos territorios.

TÍTULO IX

ASPECTOS FINANCIEROS Y PRESUPUESTARIOS

Capítulo I – Costo Total y Financiamiento

ARTÍCULO 72º.- Costo total estimado. El costo estimado del Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica es de cuarenta y ocho mil setecientos cuarenta y un millones de dólares estadounidenses (USD 48.741.000.000), distribuido conforme Anexo II de esta ley.

ARTÍCULO 73º.- Fuentes de financiamiento. El sistema se financiará mediante:

- a) Inversión privada (equity más deuda): treinta y siete por ciento (37%);
- b) Organismos multilaterales más financiamiento chino: treinta y tres por ciento (33%);
- c) Tesoro Nacional: dieciséis por ciento (16%);
- d) República de Chile (tramo chileno): diez por ciento (10%);
- e) República de Turquía y otros socios: cuatro por ciento (4%).

ARTÍCULO 74º.- Aportes del Tesoro Nacional. Autorízase al Ministerio de Economía a emitir hasta ocho mil millones de dólares estadounidenses (USD 8.000.000.000) en bonos específicos denominados “Bonos República Argentina – Conectividad Bioceánica”: denominación en dólares estadounidenses; plazos de veinte (20), veinticinco (25) y treinta (30) años; tasa fija según mercado al momento de emisión; pago de intereses semestral; garantía: flujo de cánones del puerto y peajes ferroviarios; emisión escalonada según calendario de ejecución de obras.

ARTÍCULO 75º.- Endeudamiento con organismos multilaterales. Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar préstamos con Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF) y Banco Mundial, hasta un total combinado de seis mil millones de dólares estadounidenses (USD 6.000.000.000). Condiciones objetivo: tasa SOFR más uno a dos por ciento; plazo veinte a veinticinco (20-25) años;



período de gracia cinco (5) años. Los préstamos requerirán aprobación del Honorable Congreso de la Nación conforme Ley 24.156.

ARTÍCULO 76º.- Endeudamiento con China. Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a negociar con entidades financieras de la República Popular China préstamos hasta diez mil millones de dólares estadounidenses (USD 10.000.000.000). Condiciones objetivo: tasa preferencial SOFR más uno coma cinco a dos coma cinco por ciento; plazo hasta treinta (30) años; período de gracia hasta siete (7) años. Destino: construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico, adquisición de material rodante ferroviario, tecnología portuaria, infraestructura de zonas francas. Los préstamos requerirán aprobación congressional conforme Ley 24.156. En ningún caso los préstamos podrán condicionar la soberanía de la República Argentina sobre sus recursos naturales estratégicos.

ARTÍCULO 77º.- Garantías y mitigación de riesgo. El Estado Nacional podrá:

- a) Otorgar garantías soberanas parciales al concesionario por hasta treinta por ciento (30%) de la deuda senior, con límite de cinco mil millones de dólares estadounidenses (USD 5.000.000.000) en garantías contingentes;
- b) Ofrecer garantía de demanda mínima conforme artículo 16 inciso d);
- c) Ofrecer cobertura cambiaria parcial;
- d) Contratar seguros de MIGA del Banco Mundial para cubrir riesgos de expropiación, ruptura de contrato, inconvertibilidad de moneda, guerra o disturbios civiles.

Capítulo II – Tratamiento Presupuestario

ARTÍCULO 78º.- Inclusión presupuestaria. Los aportes del Tesoro Nacional al Sistema de Conectividad Bioceánica se incluirán en el Presupuesto Nacional como: Categoría: Inversión Real Directa; Finalidad-Función: Servicios Económicos – Transporte; Identificación específica: Partida “Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica”. El Honorable Congreso de la Nación declara su intención de asignar en los presupuestos futuros los recursos necesarios conforme Plan de Inversiones quinquenal. Esta disposición tiene carácter orientativo y no limita las facultades presupuestarias exclusivas del Congreso conforme artículo 75 inciso 8 de la Constitución Nacional.

ARTÍCULO 79º.- Ingresos proyectados. Los ingresos anuales estimados del sistema en año treinta (30) de operación son: tarifas portuarias mil quinientos millones de dólares estadounidenses (USD 1.500.000.000), peajes ferroviarios setecientos cincuenta millones (USD 750.000.000), cánones de zonas francas trescientos cincuenta millones (USD 350.000.000), alquileres de instalaciones logísticas ciento cincuenta millones (USD

150.000.000), servicios auxiliares ciento veinte millones (USD 120.000.000); total: dos mil ochocientos setenta millones de dólares estadounidenses (USD 2.870.000.000).

ARTÍCULO 80º.- Impacto fiscal. Durante años uno (1) a quince (15) de construcción: balance fiscal negativo por inversión pública de ocho mil millones de dólares estadounidenses (USD 8.000.000.000). Durante años dieciséis (16) a cuarenta (40) de operación: balance fiscal positivo por cánones, peajes e impuestos derivados, con ingresos fiscales anuales estimados de trescientos setenta a seiscientos diez millones de dólares estadounidenses (USD 370.000.000 a USD 610.000.000). Recupero de inversión estimado: año treinta y seis (36).

ARTÍCULO 81º.- Sostenibilidad de largo plazo. Los ingresos del sistema deberán cubrir al menos el servicio de la deuda emitida específicamente para financiarlo. La Comisión Bicameral verificará anualmente esta regla. Si por tres (3) años consecutivos no se cumple, se realizará revisión integral del sistema. Créase el Fondo de Reserva del Sistema Bioceánico alimentado por diez por ciento (10%) de los cánones anuales en años de superávit. Objetivo: acumular quinientos millones de dólares estadounidenses (USD 500.000.000) en quince (15) años. Uso: cubrir déficits temporales, financiar mantenimiento mayor, responder a emergencias. Cada cinco (5) años, auditoría externa evaluará sostenibilidad fiscal proyectando flujos por treinta (30) años adicionales.

TÍTULO X

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 82º.- Vigencia. La presente ley entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 83º.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará esta ley dentro de ciento ochenta (180) días corridos desde su promulgación, especialmente:

- a) Procedimientos de licitación del puerto conforme artículo 13;
- b) Especificaciones técnicas detalladas del corredor conforme artículo 32;
- c) Régimen operativo de zonas francas conforme artículo 43;
- d) Procedimientos de la Agencia Reguladora conforme artículo 12;
- e) Demás aspectos necesarios para la aplicación de esta ley.

La reglamentación no podrá alterar el espíritu ni limitar el alcance de la ley.

ARTÍCULO 84º.- Orden de prioridad temporal. Dada la complejidad del sistema, se ejecutarán las siguientes acciones en orden:

Primer año:

- a)** Creación de ARSCB y designación de autoridades;
- b)** Estudios de prefactibilidad (localización del puerto, trazado del ferrocarril);
- c)** Firma de Memorando de Entendimiento con Turquía;
- d)** Inicio de negociaciones de Acuerdo Marco con China;
- e)** Negociación de préstamos con BID y CAF.

Segundo año:

- f)** Determinación de localización definitiva del puerto (aprobación congressional);
- g)** Determinación de trazado definitivo del ferrocarril (aprobación congressional);
- h)** Estudios de Impacto Ambiental;
- i)** Inicio de negociaciones de Tratado Bioceánico con Chile.

Tercer año:

- j)** Convocatoria a licitación del Puerto Atlántico;
- k)** Estudios de ingeniería definitiva del Corredor Ferroviario;
- l)** Aprobación del Tratado con Chile por ambos Congresos.

Cuarto año:

- m)** Adjudicación de concesión del Puerto Atlántico;
- n)** Inicio de construcción del puerto;
- o)** Convocatoria a licitación del Corredor Ferroviario (tramo argentino).

Quinto año en adelante:

- p)** Construcción simultánea de puerto y ferrocarril;
- q)** Negociaciones operativas con Turquía, China y operadores logísticos internacionales.

ARTÍCULO 85º.- Tratados a celebrar. Autorízase y encarécese al Poder Ejecutivo Nacional la negociación y firma de:

- a)** Tratado del Corredor Ferroviario Bioceánico con la República de Chile (Prioridad 1);
- b)** Acuerdo Marco de Asociación Estratégica con la República de Turquía (Prioridad 2);
- c)** Acuerdo Específico de Cooperación en Conectividad con la República Popular China (Prioridad 3);
- d)** Acuerdos complementarios con Paraguay, Bolivia y Uruguay para integración a la Hidrovía y uso del sistema (Prioridad 4).



Todos los tratados requerirán aprobación del Honorable Congreso conforme artículo 75 inciso 22 primera parte de la Constitución Nacional.

ARTÍCULO 86º.- Compatibilidad con legislación vigente. Esta ley se integra y complementa con la Ley 27.328 de Contratos de Participación Público-Privada, Ley 25.675 General del Ambiente, Ley 24.331 de Zonas Francas, Ley 20.744 de Contrato de Trabajo, Ley 24.156 de Administración Financiera, Ley 17.285 de Navegación, Ley 2.873 y modificatorias de Ferrocarriles, y el Código Aduanero (Ley 22.415). En caso de conflicto normativo, prevalecerán las disposiciones de esta ley por ser ley especial posterior.

ARTÍCULO 87º.- Modificaciones legislativas.

a) Incorpórase como artículo 23 bis a la Ley 24.093 (Régimen Federal de Inversiones Portuarias) el siguiente:

“El Puerto Atlántico de Aguas Profundas creado por la presente ley constituye proyecto de infraestructura de interés federal prioritario. Las provincias se abstendrán de crear gravámenes o regulaciones que obstaculicen su desarrollo. La Nación coordinará con provincias ribereñas la transición desde puertos fluviales existentes hacia el nuevo sistema.”

b) Incorpórase como artículo 15 bis a la Ley 27.132 (Declaración de Interés Público Nacional de Ferrocarriles) el siguiente:

“El Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico creado por la presente ley constituye proyecto ferroviario de interés estratégico nacional prioritario. Se incorpora al Plan de Desarrollo Ferroviario Nacional y gozará de preferencia en la asignación de recursos y permisos.”

ARTÍCULO 88º.- Cláusula de salvaguarda soberana. Ningún acuerdo, contrato, concesión o tratado celebrado en el marco de esta ley podrá condicionar, limitar o afectar la soberanía de la República Argentina sobre sus recursos naturales, su territorio, sus espacios marítimos ni sus decisiones de política económica. Serán nulas de nulidad absoluta las cláusulas contractuales que contravengan esta disposición.

ARTÍCULO 89º.- Cláusula de revisión periódica. Cada diez (10) años contados desde la sanción de esta ley, el Poder Ejecutivo Nacional remitirá al Honorable Congreso un informe integral sobre el estado del Sistema, con recomendaciones de actualización legislativa. La Comisión Bicameral dictaminará al respecto dentro de los ciento ochenta (180) días.

ARTÍCULO 90º.- Cláusula de resolución de controversias. Las controversias entre el Estado Nacional y los concesionarios se resolverán conforme el siguiente procedimiento escalonado:

- a) Negociación directa entre las partes por un plazo máximo de sesenta (60) días corridos;
- b) Mediación institucional ante ARSCB o mediador independiente designado de común acuerdo, por un plazo máximo de noventa (90) días corridos;
- c) Arbitraje conforme las reglas de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI/UNCITRAL) o, a opción de las partes pactada en el contrato de concesión, ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI).

En todos los casos, las cuestiones de orden público quedarán sujetas a la jurisdicción exclusiva de los tribunales federales argentinos.

ARTÍCULO 91º.- Step-in rights del Estado. En caso de incumplimiento grave del concesionario que ponga en riesgo la continuidad operativa del sistema, el Estado Nacional, a través de ARSCB, podrá ejercer derechos de intervención (step-in rights) para tomar control temporal de las operaciones. La intervención no podrá exceder los doce (12) meses, durante los cuales ARSCB deberá convocar nueva licitación o resolver la controversia con el concesionario.

ARTÍCULO 92º.- Seguro del sistema. El concesionario contratará seguros integrales que cubran: daños a infraestructura, responsabilidad civil, interrupción de operaciones, riesgos ambientales, riesgos de terrorismo y ciberseguridad. El monto mínimo de cobertura será equivalente al valor de reposición de la infraestructura. ARSCB aprobará las condiciones de las pólizas.

ARTÍCULO 93º.- Condiciones de avance entre fases. El avance de la Fase Portuaria I a la Fase Portuaria II requerirá que la ocupación promedio de la infraestructura existente supere el sesenta por ciento (60%) durante dos (2) años consecutivos y que la Comisión Bicameral emita dictamen favorable. El avance de la Fase Portuaria II a la Fase Portuaria III requerirá ocupación promedio superior al setenta por ciento (70%) durante dos (2) años consecutivos y dictamen favorable de la Comisión Bicameral.

ARTÍCULO 94º.- Anexos. Integran la presente ley como parte inescindible los siguientes anexos:

- a) Anexo I: Glosario de términos técnicos;
- b) Anexo II: Detalle del costo total estimado por componente;
- c) Anexo III: Cronograma indicativo de ejecución.



ARTÍCULO 95º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Lic. Marcela Marina Pagano

Diputada de la Nación



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Tengo el honor de dirigirme a usted a fin de someter a consideración de esa Honorable Cámara el presente proyecto de ley mediante el cual se crea el Sistema Integrado de Conectividad Bioceánica (SICB), régimen integral que comprende la construcción del Puerto Atlántico de Aguas Profundas, el Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico, alianzas estratégicas internacionales, y la infraestructura logística, aduanera y digital complementaria necesaria para posicionar a la República Argentina como nodo crítico de conectividad entre los océanos Atlántico y Pacífico.

I. EL PROBLEMA ESTRUCTURAL: LA DESCONEXIÓN ARGENTINA

La Argentina enfrenta una paradoja geoeconómica: dispone del octavo territorio más extenso del mundo, costas atlánticas de más de cuatro mil setecientos kilómetros, una de las plataformas continentales más ricas del planeta y una producción agroalimentaria, minera y energética de escala global, pero carece de un puerto de aguas profundas capaz de recibir buques post-Panamax y neo-Panamax que hoy dominan el comercio marítimo internacional. Los puertos fluviales del Up-River —Rosario, San Lorenzo, San Martín— operan con calados que no superan los treinta y cuatro pies (10,36 metros), requieren dragado constante a un costo anual que supera los trescientos millones de dólares estadounidenses, y obligan a la carga argentina a completarse en puertos brasileños o uruguayos, pagando sobrecostos logísticos estimados entre quince y veinticinco dólares por tonelada.

Esta limitación no es coyuntural sino estructural. Los buques portacontenedores de última generación —clase Triple E, con capacidad de veinticuatro mil TEU— requieren calados mínimos de dieciséis metros. Los graneleros Capesize demandan dieciocho metros. Ningún puerto argentino puede recibirlos. La consecuencia es que la Argentina ha quedado fuera de las principales rutas marítimas globales, condenada a ser un destino secundario servido por buques feeder de menor eficiencia y mayor costo unitario.



A esta deficiencia portuaria se suma la ausencia de conectividad ferroviaria transcontinental. Mientras que la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha generado corredores terrestres que conectan China con Europa en dieciocho días por ferrocarril, Sudamérica permanece al margen de esta revolución logística. No existe hoy un corredor ferroviario operativo que vincule el Atlántico con el Pacífico a través de la Cordillera de los Andes con estándares modernos de carga.

II. LA OPORTUNIDAD GEOPOLÍTICA: UNA VENTANA QUE SE CIERRA

El comercio marítimo global se encuentra en un proceso de reconfiguración acelerada. La congestión crónica del Canal de Panamá —agravada por la crisis hídrica del Lago Gatún que en 2023-2024 redujo los tránsitos diarios de treinta y seis a veinticuatro—, la inestabilidad en el Mar Rojo y el Canal de Suez derivada de los ataques hutíes, y la creciente demanda asiática de materias primas sudamericanas generan una oportunidad histórica para rutas alternativas. Un corredor bioceánico a través de Argentina y Chile podría ofrecer una alternativa competitiva al Canal de Panamá para el tráfico Asia-Costa Este sudamericana, reduciendo tiempos de tránsito y eliminando la dependencia de un cuello de botella geoestratégico.

Simultáneamente, la República Popular China ha expresado de forma consistente su interés en extender la Iniciativa de la Franja y la Ruta a América Latina, y la República de Turquía —potencia logística emergente ubicada en el cruce entre Europa, Asia y África— busca socios estratégicos para diversificar sus cadenas de suministro. Ambos países representan oportunidades concretas de financiamiento, transferencia tecnológica y acceso a mercados que este proyecto busca capitalizar dentro de un marco de absoluta salvaguarda de la soberanía nacional.

Pero esta ventana de oportunidad no es permanente. Perú avanza con el Puerto de Chancay —una terminal de aguas profundas operada por COSCO Shipping con inversión china de tres mil quinientos millones de dólares—, y Chile negocia mejoras en sus puertos de Valparaíso y San Antonio. Si la Argentina no actúa con urgencia y visión estratégica, el flujo de inversión y las rutas logísticas se consolidarán en torno a competidores regionales, relegando a nuestro país a un papel marginal en las cadenas de valor globales por décadas.

III. LA VISIÓN: ARGENTINA COMO PUERTA MARÍTIMA DE SUDAMÉRICA



El presente proyecto propone una transformación estructural de la inserción logística de la Argentina en el mundo, articulada en torno a tres grandes componentes que funcionan como un sistema integrado.

El primer componente es el Puerto Atlántico de Aguas Profundas (PAAP), concebido como terminal de clase mundial con calado operativo de dieciocho metros, capacidad inicial de dos millones quinientos mil TEU anuales ampliable a cinco millones, y certificaciones de puerto inteligente y puerto verde. Su construcción se plantea íntegramente bajo el régimen de Participación Público-Privada, sin aporte del Tesoro Nacional para la infraestructura portuaria básica, lo cual preserva la sostenibilidad fiscal. El proyecto prevé un proceso de licitación de máxima transparencia internacional, con documentación en español, inglés y chino mandarín, criterios objetivos de adjudicación, y garantías que aseguran la seriedad y capacidad de los oferentes.

El segundo componente es el Corredor Ferroviario Bioceánico Atlántico-Pacífico (CFBAP), un ferrocarril de trocha estándar, electrificado, con señalización ERTMS y capacidad para trenes de dos mil metros, que conectará el PAAP con puertos chilenos del Pacífico. El proyecto evalúa tres trazados alternativos —central por Mendoza, norte por Catamarca-La Rioja, y sur por Neuquén— y establece un procedimiento reglado para que el Congreso apruebe el trazado definitivo sobre la base de estudios técnicos independientes. La construcción del túnel transandino, pieza clave del sistema, se enmarca en un tratado binacional con Chile que incluye un ente de gestión paritario, facilitación aduanera y régimen de tránsito internacional.

El tercer componente es la alianza estratégica internacional, que posiciona al sistema como eslabón de una ruta integrada Sudamérica-Euroasia. El proyecto autoriza al Poder Ejecutivo a negociar acuerdos con Chile (tratado del corredor), Turquía (asociación logística y comercial), China (financiamiento preferencial e integración a la Franja y la Ruta), y países limítrofes (integración con la Hidrovía). Todos estos instrumentos están sujetos a aprobación del Congreso, y en todos los casos rige una cláusula de salvaguarda soberana que declara nulas de nulidad absoluta las disposiciones que pudieran afectar la soberanía sobre recursos naturales, territorio o decisiones de política económica.

IV. ARQUITECTURA INSTITUCIONAL: TRANSPARENCIA, AUTONOMÍA Y CONTROL

Consciente de que la magnitud de la inversión —estimada en cuarenta y ocho mil setecientos cuarenta y un millones de dólares estadounidenses— exige una gobernanza a prueba de captura y corrupción, el proyecto diseña una arquitectura institucional robusta.



La Agencia Reguladora del Sistema de Conectividad Bioceánica (ARSCB) es un organismo descentralizado con autarquía funcional, administrativa y financiera, gobernado por un directorio de siete miembros designados con acuerdo de dos tercios del Senado, con mandatos escalonados de seis años y remoción solo por juicio político o falta grave. Esta configuración busca garantizar independencia técnica frente a presiones políticas de corto plazo.

El control parlamentario se ejerce a través de una Comisión Bicameral de Seguimiento de dieciséis legisladores con atribuciones para evaluar el avance trimestral, autorizar endeudamiento específico y dictaminar sobre el cumplimiento de condiciones para el avance entre fases constructivas. Ninguna fase portuaria puede avanzar a la siguiente sin dictamen favorable de esta Comisión.

El proyecto incorpora además un régimen de integridad integral: declaraciones juradas patrimoniales, cláusulas anticorrupción en todos los contratos conforme a convenciones internacionales ratificadas por la Argentina, auditoría dual —Auditoría General de la Nación más firma internacional independiente—, período de incompatibilidad de tres años para exfuncionarios de la Agencia, canal de denuncia anónimo con protección de denunciantes, y publicación trimestral obligatoria de toda contratación superior a un millón de dólares.

V. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL

El impacto del sistema es transformador. Durante la construcción generará sesenta y un mil empleos directos y ochenta y nueve mil indirectos; durante la operación permanente, cuarenta mil empleos directos y ciento cinco mil indirectos. Los ingresos anuales proyectados del sistema en régimen ascienden a dos mil ochocientos setenta millones de dólares, con un recupero fiscal estimado en el año treinta y seis de operación.

Pero este proyecto no es solo una obra de infraestructura: es un instrumento de federalismo real. El Corredor Ferroviario Bioceánico atravesará provincias del interior históricamente postergadas por el modelo agroexportador concentrado en la Pampa Húmeda. El Fondo Federal de Desarrollo Bioceánico distribuirá recursos entre las provincias participantes, con sesenta por ciento para las atravesadas directamente, treinta por ciento para las que tengan puertos afectados, y diez por ciento para proyectos de integración regional. La tarifa social diferenciada —un descuento del cuarenta por ciento para exportaciones de economías regionales, cooperativas y provincias de menor desarrollo relativo— garantiza que los beneficios del sistema lleguen a los sectores más vulnerables de la producción nacional.

El proyecto prevé asimismo la creación del Centro de Formación en Logística Bioceánica, con ochocientas becas anuales completas, y un Fondo de Reconversión Laboral Portuaria para proteger a los trabajadores de puertos existentes que pudieran verse desplazados, con indemnizaciones especiales, capacitación gratuita, prioridad de contratación, subsidio de desempleo extendido y programas de jubilación anticipada y reubicación.

VI. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La dimensión ambiental está integrada transversalmente en el proyecto. El puerto deberá obtener certificación Green Port de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), ISO 14001 y nivel máximo del Port Environmental Review System, con metas progresivas de energía renovable hasta alcanzar el cien por ciento en el año treinta de operación. Se crea una Reserva Marina de Compensación de quince mil hectáreas con prohibición de pesca comercial, financiada por el concesionario con setenta y cinco millones de dólares en diez años. El corredor ferroviario incluirá pasos de fauna cada cinco a diez kilómetros en zonas de alta biodiversidad. El objetivo de carbono neutralidad se fija para el año 2045, con un fondo de adaptación climática alimentado por el uno por ciento de los ingresos anuales.

VII. SOSTENIBILIDAD FISCAL Y FINANCIERA

El diseño financiero del proyecto busca minimizar la exposición del Tesoro Nacional. Del costo total estimado de cuarenta y ocho mil setecientos cuarenta y un millones de dólares, el treinta y siete por ciento corresponde a inversión privada, el treinta y tres por ciento a organismos multilaterales y financiamiento chino, el diez por ciento a Chile por el tramo chileno del corredor, y el cuatro por ciento a Turquía y otros socios. El aporte del Tesoro Nacional es del dieciséis por ciento, canalizado a través de bonos específicos denominados en dólares con plazos de veinte a treinta años y garantía de flujo de cánones y peajes.

El proyecto incorpora múltiples mecanismos de disciplina fiscal: los ingresos del sistema deben cubrir al menos el servicio de la deuda emitida para financiarlo, con verificación anual de la Comisión Bicameral; se crea un Fondo de Reserva alimentado por el diez por ciento de los cánones en años de superávit, con objetivo de acumulación de quinientos millones de dólares en quince años; y cada cinco años una auditoría externa evaluará la sostenibilidad fiscal proyectando flujos por treinta años adicionales. La construcción portuaria se ejecuta en tres fases condicionadas a indicadores reales de ocupación,

impidiendo la ampliación innecesaria de infraestructura.

VIII. TÉCNICA LEGISLATIVA Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto consta de noventa y cinco artículos organizados en diez títulos: disposiciones generales (Título I); puerto atlántico de aguas profundas, incluyendo localización, concesión, estudios técnicos, régimen tarifario y conectividad terrestre (Título II); corredor ferroviario bioceánico (Título III); alianzas estratégicas internacionales con Turquía, China y ruta integrada (Título IV); zonas francas y régimen aduanero (Título V); régimen ambiental, laboral y social (Título VI); transparencia, integridad y control (Título VII); coordinación institucional y gobernanza (Título VIII); aspectos financieros y presupuestarios (Título IX); y disposiciones finales y transitorias (Título X). Tres anexos inescindibles completan el régimen: glosario técnico, detalle de costos por componente, y cronograma indicativo de ejecución.

Se ha buscado que cada disposición sea autosuficiente en su mandato y que las remisiones internas sean precisas, de modo que el intérprete y el administrado puedan conocer sus derechos y obligaciones con la sola lectura del articulado. Las delegaciones reglamentarias están acotadas a aspectos técnicos operativos y nunca pueden alterar el espíritu ni limitar el alcance de la ley.

IX. CONSTITUCIONALIDAD

El proyecto se funda en las atribuciones del Congreso Nacional previstas en los artículos 75 incisos 10 (navegación), 13 (aduanas), 18 (prosperidad del país y progreso de la ilustración), 19 (cláusula del nuevo progreso: proveer lo conducente a la generación de empleo, la defensa del valor de la moneda, la investigación y el desarrollo científico y tecnológico, y el crecimiento armónico de la Nación, promoviendo políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones), 22 (aprobación de tratados), y 32 (hacer todas las leyes y reglamentos convenientes para poner en ejercicio los poderes antecedentes) de la Constitución Nacional. La creación de zonas francas se ampara en el artículo 75 inciso 10 in fine. Las autorizaciones de endeudamiento respetan el procedimiento del artículo 75 inciso 4. La cláusula federal del proyecto —que invita a las provincias a adherir mediante convenios aprobados por sus legislaturas— respeta la autonomía provincial consagrada en los artículos 5, 121, 122 y 124 de la Constitución Nacional.



X. PETITORIO

Por las razones expuestas, y convencidos de que la Argentina tiene ante sí una oportunidad histórica de transformar su inserción en la economía global, generar cientos de miles de empleos de calidad, impulsar el desarrollo federal efectivo y posicionarse como nodo logístico estratégico del Hemisferio Sur, solicitamos a esta Honorable Cámara la aprobación del presente proyecto de ley.

Lic. Marcela Marina Pagano

Diputada de la Nación