

PROYECTO DE LEY

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

RÉGIMEN DE PROTECCIÓN FRENTE A LA UTILIZACIÓN DEL TERRITORIO Y LA INFRAESTRUCTURA ARGENTINA PARA FACILITAR ACTIVIDADES VINCULADAS CON LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR.

ARTÍCULO 1°.- Objeto. La presente ley tiene por objeto proteger la infraestructura, los servicios, las vías de comunicación y los recursos estratégicos de la REPÚBLICA ARGENTINA frente a su utilización para facilitar, directa o indirectamente, actividades de transporte, abastecimiento, asistencia, logística, comercio o conexión con las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, y los espacios marítimos e insulares correspondientes, en contravención de la posición soberana de la REPÚBLICA ARGENTINA y del ordenamiento jurídico nacional.

ARTÍCULO 2°.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley se aplican a toda persona humana o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, que desarrolle, contrate, intermedie, facilite, comercialice o participe, directa o indirectamente, en las actividades comprendidas en esta ley cuando para ello utilice o pretenda utilizar territorio, aguas jurisdiccionales, espacio aéreo, infraestructura, servicios, instalaciones, permisos, autorizaciones o vías de comunicación sometidas a jurisdicción de la REPÚBLICA ARGENTINA.

ARTÍCULO 3°.- Actividades comprendidas. Quedan comprendidas en la presente ley todas las actividades destinadas a facilitar, directa o indirectamente, la conexión, provisión, abastecimiento, transporte o asistencia de personas, bienes, mercaderías, equipos, insumos, combustibles, materiales o servicios con destino a las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, cualquiera sea el medio, modalidad contractual u organización logística utilizada. Quedan especialmente comprendidas:

- a) el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre, ferroviario y multimodal;
- b) el transporte de pasajeros, cargas, mercaderías, equipajes, correo, encomiendas y bienes de cualquier naturaleza;
- c) las operaciones de carga, descarga, transbordo, transferencia, consolidación y desconsolidación;
- d) las escalas técnicas, comerciales u operativas;
- e) las conexiones y combinaciones entre distintos medios de transporte;
- f) los servicios de almacenamiento, depósito, distribución y despacho;
- g) los servicios de agencia marítima, aérea o terrestre;
- h) los servicios de logística, expedición, intermediación, corretaje y gestión de cargas;
- i) el suministro de combustibles, lubricantes, provisiones, repuestos, equipos, materiales y demás bienes destinados a facilitar las operaciones comprendidas;
- j) los servicios portuarios, aeroportuarios, ferroviarios, viales y de infraestructura vinculados con dichas operaciones;
- k) cualquier otra actividad de naturaleza logística, comercial, técnica o de servicios que tenga por objeto o efecto facilitar las operaciones comprendidas en la presente ley.

ARTÍCULO 4°.- Prohibición. Prohíbese utilizar, directa o indirectamente, infraestructura, instalaciones, servicios, vías de comunicación, medios de transporte, permisos, habilitaciones o

autorizaciones de la REPÚBLICA ARGENTINA para facilitar operaciones de transporte, logística, abastecimiento, asistencia o conexión con las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, cuando dichas operaciones no cuenten con autorización expresa de la autoridad nacional competente. La prohibición comprende las operaciones que se realicen mediante escalas, conexiones, transbordos, transferencias o combinaciones de medios de transporte dentro del territorio argentino.

ARTÍCULO 5°.- Cargas y bienes. Queda prohibido embarcar, desembarcar, transbordar, transferir, almacenar, consolidar, desconsolidar o transportar, desde o hacia instalaciones situadas en territorio argentino, mercaderías, bienes, equipos, insumos, combustibles, materiales o cualquier otro elemento destinado directa o indirectamente a las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, sin la autorización prevista en la presente ley. La prohibición será aplicable aun cuando el origen o destino inmediato de la operación se encuentre fuera de la REPÚBLICA ARGENTINA.

ARTÍCULO 6°.- Operaciones indirectas. A los efectos de la presente ley, se considera operación indirecta aquella en la que el transporte, carga, mercadería, pasajero, equipo, insumo o servicio no tenga como destino inmediato las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, pero exista una conexión logística, contractual, comercial o material que permita razonablemente determinar que la operación tiene por objeto facilitar su posterior traslado, utilización, provisión o prestación en dichos territorios o espacios.

La reglamentación establecerá los mecanismos de trazabilidad e información necesarios para determinar tales circunstancias, respetando los principios de legalidad, razonabilidad y debido proceso.

ARTÍCULO 7°.- Infraestructura comprendida. A los efectos de esta ley se entiende por infraestructura nacional:

- a) puertos, terminales portuarias, vías navegables y canales de acceso;
- b) aeropuertos, aeródromos, terminales aéreas y servicios aeroportuarios;
- c) rutas y corredores de jurisdicción nacional;
- d) infraestructura ferroviaria y terminales ferroviarias;
- e) pasos fronterizos internacionales;
- f) depósitos fiscales y zonas de almacenamiento bajo jurisdicción nacional;
- g) instalaciones logísticas y de transferencia de cargas sometidas a regulación nacional;
- h) sistemas y servicios de navegación, comunicaciones y control vinculados al transporte;
- i) cualquier otra infraestructura o instalación cuya utilización se encuentre sujeta a autorización, concesión, licencia, permiso o habilitación de autoridad nacional.

ARTÍCULO 8°.- Sujetos alcanzados. Las obligaciones y prohibiciones establecidas por esta ley alcanzan a los operadores de transporte, armadores, empresas aéreas, empresas ferroviarias, empresas de transporte terrestre, agentes marítimos, operadores portuarios y aeroportuarios, operadores logísticos, empresas de almacenamiento, agencias de viaje, intermediarios, despachantes, freight forwarders, proveedores de servicios y, en general, a toda persona humana o jurídica que intervenga en las operaciones comprendidas.

Cuando corresponda, las prohibiciones serán aplicables también a las sociedades controlantes, controladas, vinculadas o que actúen bajo una unidad económica con el sujeto infractor, en los términos que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 9°.- Autorización excepcional. La autoridad de aplicación podrá autorizar, en forma fundada y excepcional, operaciones comprendidas en la presente ley cuando existan razones de carácter humanitario, sanitario, científico, de búsqueda y salvamento, emergencia, seguridad de la navegación o de la aviación, o cuando razones de interés nacional así lo justifiquen.

Las autorizaciones deberán ser expresas, individualizadas y de alcance limitado, y no podrán interpretarse como reconocimiento de derechos de terceros sobre los territorios, espacios marítimos o insulares cuya soberanía la REPÚBLICA ARGENTINA reivindica.

ARTÍCULO 10°.- Registro. Créase el REGISTRO NACIONAL DE OPERADORES Y ACTIVIDADES DE CONECTIVIDAD CON LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR, en el ámbito de la autoridad de aplicación.

La autoridad de aplicación deberá registrar las autorizaciones otorgadas, los operadores involucrados, las operaciones realizadas y las sanciones impuestas en el marco de la presente ley.

ARTÍCULO 11°.- Sanciones administrativas. El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley será sancionado, previo procedimiento administrativo que garantice el derecho de defensa, con:

- a) apercibimiento;
- b) multa;
- c) suspensión de permisos, autorizaciones, licencias o habilitaciones;
- d) inhabilitación para operar en actividades sujetas a autorización nacional;
- e) inhabilitación para contratar con el Estado nacional;
- f) caducidad de permisos, licencias, concesiones o autorizaciones otorgadas por autoridades nacionales;
- g) exclusión de registros nacionales de proveedores u operadores;
- h) decomiso o inmovilización de bienes, cuando corresponda conforme a la legislación vigente.

Las sanciones podrán aplicarse en forma conjunta o alternativa según la gravedad de la infracción, el beneficio obtenido, la reincidencia, la naturaleza de la actividad y la magnitud de sus efectos.

ARTÍCULO 12°.- Inhabilitación. Las personas humanas o jurídicas que incumplan las prohibiciones establecidas en la presente ley podrán ser inhabilitadas por un plazo de DOS (2) a DIEZ (10) años para obtener permisos, licencias, concesiones o autorizaciones de competencia nacional y para contratar con el Estado nacional. En caso de reincidencia, el plazo podrá elevarse hasta QUINCE (15) años.

ARTÍCULO 13°.- Responsabilidad de las personas jurídicas. Cuando la infracción sea cometida en nombre, con intervención o en beneficio de una persona jurídica, las sanciones previstas en la presente ley podrán ser aplicadas a la entidad, sin perjuicio de las responsabilidades personales que pudieran corresponder a sus administradores, representantes, directores, gerentes, mandatarios o demás responsables.

ARTÍCULO 14°.- Contratación pública y beneficios estatales. Las personas humanas o jurídicas sancionadas con inhabilitación no podrán participar, durante el período correspondiente, en procedimientos de contratación, licitación, concesión o autorización promovidos por el Estado nacional.

Asimismo, quedarán suspendidos, durante el período de inhabilitación, los beneficios, incentivos, subsidios, créditos, avales, garantías o regímenes promocionales de carácter nacional que resulten legalmente susceptibles de suspensión.

ARTÍCULO 15°.- Coordinación interjurisdiccional. El PODER EJECUTIVO NACIONAL coordinará la aplicación de la presente ley entre los organismos competentes en materia de relaciones exteriores, defensa, seguridad, transporte, aduanas, puertos, aviación civil, comercio exterior, migraciones y control fronterizo. Las autoridades nacionales deberán comunicar a la autoridad de aplicación cualquier operación que pudiera encontrarse comprendida en las disposiciones de esta ley.

ARTÍCULO 16°.- Cooperación internacional. El PODER EJECUTIVO NACIONAL podrá promover mecanismos de cooperación e intercambio de información con otros Estados y organismos internacionales destinados a prevenir operaciones de transporte, logística, abastecimiento o comercio que utilicen infraestructura argentina para facilitar actividades vinculadas con las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR en contravención del ordenamiento jurídico argentino.

ARTÍCULO 17°.- Compatibilidad normativa. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio de las previsiones establecidas por el Decreto 256/2010, la Ley 26.659, la Ley 26.386, la legislación aduanera, aeronáutica, marítima, portuaria, de transporte y demás normas aplicables. Cuando una misma conducta se encuentre alcanzada por más de un régimen jurídico, las sanciones serán aplicadas conforme las reglas de acumulación y compatibilidad establecidas por la legislación vigente.

ARTÍCULO 18°.- Autoridad de aplicación. El PODER EJECUTIVO NACIONAL determinará la autoridad de aplicación de la presente ley, la que deberá actuar en coordinación permanente con el MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO.

ARTÍCULO 19°.- Reglamentación. El PODER EJECUTIVO NACIONAL reglamentará la presente ley dentro de los NOVENTA (90) días de su publicación.

ARTÍCULO 20°.- Orden público. La presente ley es de orden público.

ARTÍCULO 21°.- Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández
Diputado de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un régimen integral de protección de la infraestructura y la conectividad nacional frente a su utilización, directa o indirecta, para facilitar actividades de transporte, logística, abastecimiento, asistencia, comercio o conexión vinculadas con las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

La iniciativa parte de una premisa que debe orientar toda política de Estado respecto de la Cuestión Malvinas: la defensa de la soberanía no se agota en la formulación de un reclamo diplomático ni en la impugnación jurídica de actos realizados por terceros. También exige impedir que las capacidades materiales de la República Argentina sean utilizadas para consolidar, facilitar o hacer sostenible una situación que nuestro país no reconoce como legítima.

La Constitución Nacional establece, en su Disposición Transitoria Primera, que la recuperación del ejercicio pleno de la soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes constituye un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino. A su vez, la Ley de Defensa Nacional N° 23.554 incluye expresamente esos territorios y espacios dentro del ámbito de la Defensa Nacional.

La defensa de ese objetivo constitucional requiere, en consecuencia, una concepción amplia de la soberanía. En el siglo XXI, la ocupación y el control efectivo de un territorio no se sostienen exclusivamente mediante presencia militar. También se construyen mediante redes de transporte, abastecimiento, servicios, comunicaciones, inversiones, infraestructura, proveedores, circuitos comerciales y conexiones logísticas capaces de garantizar la continuidad material de una actividad económica y administrativa.

Esta dimensión adquiere una importancia aún mayor frente al proceso de transformación económica que atraviesa actualmente el Atlántico Sur. La explotación de hidrocarburos en las áreas circundantes a las Islas Malvinas ha dejado de constituir una posibilidad futura para convertirse en un proyecto con desarrollo operativo y financiero concreto. El proyecto Sea Lion, impulsado por Navitas Petroleum y Rockhopper Exploration, se encuentra entre las iniciativas más avanzadas y sus operadores proyectan el inicio de la producción de petróleo para 2028. Paralelamente, las autoridades de las islas han prorrogado las licencias de explotación offshore y se han producido nuevos movimientos societarios destinados a ampliar la participación de empresas vinculadas a esas actividades.

La gravedad de este proceso no reside únicamente en la explotación de un recurso natural no renovable. Su verdadera dimensión estratégica radica en que la consolidación de una industria hidrocarburífera requiere una arquitectura logística permanente. La exploración y explotación offshore requiere transporte de personas y cargas, combustible, repuestos, equipos especializados, alimentos, servicios técnicos, mantenimiento, almacenamiento, comunicaciones, operaciones portuarias y aeroportuarias, transferencia de mercaderías y una red estable de proveedores. En otras palabras, detrás de cada plataforma productiva existe una infraestructura logística que permite hacerla posible.

Por ello, la cuestión de la conectividad con las Islas Malvinas no puede ser considerada un asunto secundario o meramente comercial. La conectividad constituye una dimensión de la soberanía.

Una ruta marítima regular, una conexión aérea, un corredor terrestre, una escala aeroportuaria, un puerto de transferencia, un depósito, una operación de carga o un servicio logístico pueden parecer, considerados aisladamente, actividades comerciales ordinarias. Sin embargo, cuando forman parte de una red destinada a sostener de manera permanente las actividades económicas desarrolladas en un territorio cuya soberanía se encuentra controvertida y que la República Argentina reivindica como propio, adquieren una significación estratégica diferente.

Esta consideración resulta especialmente relevante ante las iniciativas que buscan profundizar los vínculos logísticos entre el sur de Chile y las Islas Malvinas. Durante 2026 se conocieron proyectos destinados a establecer conexiones marítimas regulares entre Punta Arenas y las islas, con participación de empresas chilenas y con el objetivo de atender necesidades de abastecimiento y servicios. Asimismo, en septiembre se produjo en Punta Arenas un encuentro empresarial destinado a fortalecer relaciones comerciales entre proveedores de la región y representantes económicos de las islas.

No corresponde desconocer la naturaleza comercial que puedan invocar sus participantes. Pero tampoco resulta razonable analizar estos procesos desconectados del contexto estratégico en el que se desarrollan. Cuando simultáneamente se procura consolidar una industria hidrocarburífera offshore en el área de Malvinas, se amplían las licencias de explotación y se desarrollan nuevas redes de proveedores y abastecimiento, la construcción de corredores logísticos adquiere una función estratégica para la viabilidad material de esas actividades.

Frente a ello, la República Argentina debe contar con instrumentos jurídicos que le permitan determinar bajo qué condiciones su propio territorio y sus propias capacidades de infraestructura pueden ser utilizados. Esta cuestión cobra todavía mayor relevancia a partir de la presentación ante este Congreso del proyecto de Ley de Defensa de la Soberanía Nacional —Mensaje N° 275/2026, Expediente 0010-PE-2026—, que propone establecer un régimen integral de protección de los derechos soberanos argentinos y vincula expresamente la defensa de los recursos naturales con la seguridad nacional, la protección de las infraestructuras críticas y la coordinación de las capacidades diplomáticas, económicas, jurídicas, defensivas y de inteligencia del Estado.

El propio proyecto remitido por el Poder Ejecutivo parte de reconocer que las amenazas contemporáneas a los intereses estratégicos de una Nación no necesariamente se manifiestan mediante una agresión convencional. Por el contrario, pueden materializarse mediante operaciones económicas, logísticas, técnicas, comerciales o de infraestructura capaces de afectar la soberanía, la integridad territorial o los intereses vitales de la Nación. Asimismo, incorpora a la protección de las infraestructuras críticas como una dimensión de la Seguridad Nacional.

La presente iniciativa se inscribe en esa misma comprensión estratégica, pero desde una dimensión específica: la protección de la conectividad nacional frente a su utilización para sostener actividades vinculadas con la ocupación y explotación de los territorios y espacios marítimos cuya soberanía la República Argentina reivindica.

No se trata de duplicar el régimen que el Poder Ejecutivo propone establecer. Por el contrario, se trata de complementarlo. Si el Estado argentino establece instrumentos para impedir la explotación no autorizada de los recursos naturales, resulta igualmente necesario asegurar que las redes logísticas y de infraestructura bajo jurisdicción argentina no sean utilizadas para facilitar esas mismas actividades.

No alcanza con sancionar al que extrae el recurso si, al mismo tiempo, se permite que la infraestructura nacional contribuya a hacer posible su extracción. La soberanía exige coherencia entre las distintas herramientas del Estado.

Esta iniciativa propone, por ello, actuar sobre un elemento que hasta el presente ha recibido una atención normativa fragmentaria: el uso de los servicios y de la infraestructura argentina como plataforma de conexión con las Islas.

El ordenamiento jurídico nacional ya contiene antecedentes en esta materia. El Decreto N° 256/2010 estableció un régimen de autorización para determinados tráficos marítimos vinculados con las Islas Malvinas y contempló expresamente supuestos de carga de mercaderías destinadas directa o indirectamente a las islas, así como el tránsito de buques por aguas jurisdiccionales argentinas. Ese antecedente demuestra que la defensa de la soberanía puede proyectarse legítimamente sobre las actividades de transporte y logística cuando éstas tienen una vinculación concreta con las Islas.

Sin embargo, la evolución de las formas de transporte y de las cadenas logísticas exige superar una mirada exclusivamente marítima. Una operación contemporánea puede comenzar en un tercer país, ingresar al territorio argentino por vía aérea, terrestre o marítima, utilizar una terminal nacional, realizar una transferencia de carga, continuar por otro medio de transporte y finalmente dirigirse hacia las Islas. También puede involucrar pasajeros, equipamiento, combustible, repuestos, alimentos, servicios profesionales o componentes tecnológicos.

Por ello, el presente proyecto adopta un criterio multimodal y funcional. No interesa únicamente cuál es el medio de transporte utilizado. Interesa determinar si una infraestructura, servicio, autorización o punto de conexión bajo jurisdicción argentina está siendo utilizado para facilitar directa o indirectamente una actividad vinculada con las Islas.

De este modo, la iniciativa comprende el transporte aéreo, marítimo, fluvial, terrestre, ferroviario y multimodal; los servicios de pasajeros y cargas; las escalas, conexiones, transbordos y transferencias; los servicios portuarios y aeroportuarios; el almacenamiento y la distribución; la intermediación logística; el suministro de combustibles, materiales y equipos; y toda otra actividad que contribuya materialmente a establecer o sostener una conexión con las Islas.

La amplitud del régimen resulta indispensable porque las cadenas logísticas modernas no se organizan necesariamente alrededor de un único operador. Una empresa puede no transportar directamente una carga hacia las Islas y, sin embargo, contratar el servicio de un tercero; un operador puede no operar un puerto, pero utilizar una terminal; una compañía puede no realizar un vuelo directo, pero comercializar o facilitar una conexión mediante una escala en territorio argentino.

Por ello, la protección efectiva de la soberanía exige contemplar no sólo la ejecución material del transporte, sino también las actividades de contratación, intermediación, organización, comercialización, financiamiento y facilitación que hagan posible la operación.

Este principio encuentra también un antecedente en la legislación nacional vinculada con la protección de los recursos naturales en los espacios sujetos a reivindicación argentina. La Ley N° 26.659 incorporó restricciones que alcanzan no sólo a los operadores directos, sino también a determinados accionistas, proveedores y sujetos vinculados con las actividades prohibidas. El nuevo proyecto de Ley de Defensa de la Soberanía Nacional remitido al Congreso profundiza esa concepción al contemplar operaciones económicas, financieras, logísticas y técnicas esenciales para la viabilidad de actividades no autorizadas.

El presente proyecto traslada esa lógica al ámbito de la conectividad. La finalidad no es establecer una política de aislamiento ni impedir las actividades comerciales legítimas que se desarrollan dentro del territorio argentino. Tampoco se pretende atribuir al Estado argentino facultades sobre actividades realizadas exclusivamente en territorio de terceros Estados.

La regulación se limita a aquello que la República Argentina tiene capacidad jurídica para regular: el uso de su territorio, sus aguas jurisdiccionales, su espacio aéreo, sus rutas, sus puertos, sus aeropuertos, sus terminales, sus pasos fronterizos, sus instalaciones logísticas y las autorizaciones, licencias, concesiones y servicios sometidos a jurisdicción nacional.

Ese criterio resulta esencial para preservar la legitimidad y eficacia del régimen. No se pretende legislar sobre lo que una empresa haga en otro Estado. Se pretende establecer qué puede hacer esa empresa cuando pretenda utilizar una infraestructura o un servicio sometido a la jurisdicción argentina para facilitar una operación vinculada con las Islas.

De esta manera, la ley no se dirige contra una nacionalidad determinada ni contra una actividad comercial legítima en sí misma. Se dirige contra un uso determinado de las capacidades nacionales. Esta distinción resulta especialmente importante frente a la necesidad de preservar las relaciones internacionales de la República Argentina y, al mismo tiempo, defender de manera efectiva sus intereses soberanos.

La Argentina debe poder sostener relaciones comerciales, diplomáticas y de cooperación con otros Estados sin que ello implique resignar la capacidad de decidir qué utilización puede hacerse de su territorio y de su infraestructura cuando se encuentran comprometidos intereses soberanos fundamentales.

La defensa de la soberanía, en este sentido, no es incompatible con el comercio internacional. Por el contrario, requiere que el comercio internacional se desarrolle dentro de reglas claras y compatibles con los intereses permanentes de la Nación.

El Atlántico Sur constituye, además, un espacio de creciente relevancia estratégica. Allí convergen recursos naturales, rutas marítimas, actividad pesquera, hidrocarburos, infraestructura portuaria, comunicaciones, proyección antártica y control de espacios marítimos. La cuestión Malvinas no puede ser aislada de ese escenario. Las Islas constituyen un punto de proyección sobre el Atlántico Sur y sobre espacios marítimos de enorme importancia para la Argentina. La consolidación de capacidades económicas, logísticas y de infraestructura alrededor de ellas tiene consecuencias que exceden ampliamente la actividad comercial inmediata.

Por ello, la protección de la conectividad nacional debe ser entendida también como una política de prevención estratégica. La experiencia internacional demuestra que las capacidades logísticas construidas para una finalidad económica pueden adquirir posteriormente valor estratégico. Puertos, aeropuertos, corredores terrestres, instalaciones de almacenamiento, redes de comunicaciones y servicios de transporte pueden convertirse en componentes indispensables para sostener actividades económicas, administrativas o de seguridad.

La Argentina no puede adoptar una posición pasiva frente a ese proceso cuando se encuentran involucrados territorios cuya recuperación constituye un objetivo constitucional permanente e irrenunciable. Esta iniciativa propone, por lo tanto, pasar de una concepción meramente reactiva a una concepción preventiva.

No esperar a que una actividad se encuentre consolidada para intervenir, sino establecer desde el comienzo las condiciones bajo las cuales la infraestructura nacional puede ser utilizada. No esperar a que un corredor logístico se convierta en una estructura permanente de abastecimiento para luego discutir sus consecuencias, sino establecer reglas claras antes de que ello ocurra. No considerar aisladamente cada vuelo, cada buque, cada carga o cada operación, sino observar la red logística que esas operaciones contribuyen a construir.

En este punto reside uno de los principales fundamentos estratégicos del proyecto. La soberanía también se ejerce mediante la capacidad del Estado para decidir qué redes, infraestructuras y servicios pueden ser utilizados para sostener determinadas actividades. Una Nación que reivindica un territorio pero permite que sus propias capacidades materiales sean utilizadas para consolidar actividades económicas desarrolladas en ese territorio sin su autorización corre el riesgo de producir una contradicción entre su posición jurídica y su conducta material.

La presente ley busca evitar esa contradicción. Su objetivo es que ningún puerto argentino, ningún aeropuerto argentino, ninguna ruta nacional, ninguna terminal, ninguna instalación logística y ningún servicio sometido a jurisdicción nacional se convierta, sin autorización del Estado argentino, en un eslabón de una cadena destinada a sostener actividades vinculadas con la explotación económica o la consolidación de la ocupación de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

La iniciativa incorpora, además, excepciones estrictamente delimitadas para situaciones humanitarias, sanitarias, científicas, de búsqueda y salvamento, emergencias y otros supuestos de interés nacional, de modo de compatibilizar la defensa de la soberanía con las obligaciones internacionales y con principios elementales de humanidad y seguridad.

Asimismo, prevé mecanismos de autorización, registro, fiscalización y sanción que permitan al Estado actuar con criterios objetivos, procedimientos definidos y respeto por las garantías del debido proceso. No se propone, en consecuencia, una respuesta improvisada ante una coyuntura determinada. Se propone construir una herramienta legislativa permanente, capaz de responder no solamente a las modalidades actuales de transporte y logística, sino también a las nuevas formas de organización económica que puedan surgir en el Atlántico Sur.

La cuestión Malvinas exige precisamente esa mirada de largo plazo. La reciente presentación del proyecto de Ley de Defensa de la Soberanía Nacional ha colocado nuevamente en el centro del debate parlamentario la necesidad de articular soberanía, recursos naturales, infraestructura crítica, seguridad nacional y capacidades estatales. Esta iniciativa procura aportar a ese debate desde una dimensión concreta y complementaria: la defensa de la infraestructura y la conectividad nacional como instrumentos de soberanía. Porque defender los recursos naturales implica también proteger las cadenas que permiten su extracción.

Defender el territorio implica también proteger las vías que permiten acceder a él y abastecerlo. Defender el Atlántico Sur implica también proteger las capacidades logísticas que determinan quién puede operar eficazmente en ese espacio. Y defender Malvinas implica no sólo sostener el reclamo histórico y jurídico de la República Argentina, sino impedir que nuestras propias capacidades nacionales sean utilizadas para hacer más sólida y permanente una estructura económica y logística que se desarrolla sobre un territorio cuya soberanía nuestro país reivindica.

Por todo lo expuesto, entiendo que resulta necesario dotar a la República Argentina de un régimen legal específico que permita proteger su infraestructura, sus servicios y sus vías de conectividad frente a toda utilización que, directa o indirectamente, contribuya a consolidar

actividades no autorizadas vinculadas con las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

La soberanía debe expresarse en el territorio, en sus recursos y también en las decisiones sobre cómo se utilizan las capacidades nacionales. Las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur son una causa nacional permanente. Su defensa requiere diplomacia, derecho, capacidad estatal y visión estratégica. Requiere, también, que la infraestructura argentina esté al servicio de los intereses de la Nación y no sea utilizada para consolidar aquello que la República Argentina no reconoce como legítimo.

Por estas razones, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.

Dr. Jorge Neri Araujo Hernández
Diputado de la Nación