

Senado de la Nación
Secretaría Parlamentaria
Dirección General de Publicaciones

(S-1529/16)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

DESARROLLO de la MARINA MERCANTE NACIONAL y la INTEGRACIÓN FLUVIAL REGIONAL

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1° - El presente régimen tiene por objeto:

- a) Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, así como del río Uruguay.
- b) El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos.
- c) La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la Hidrovía Paraná Paraguay y el río Uruguay.
- d) La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional.

Artículo 2° - ENCOMIÉNDASE AL PODER EJECUTIVO NACIONAL, el estudio y la preparación de los proyectos de ley que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 7° del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay (aprobado por Ley 24.385), en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Asimismo, el PODER EJECUTIVO NACIONAL deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el Artículo 19° del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, medidas tendientes a

incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Artículo 3° - No se encuentran comprendidos en el presente régimen: a) los buques públicos b) los buques destinados a la actividad pesquera; c) los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales; d) y los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar.

Artículo 4° - Será Autoridad de Aplicación de la presente normativa el MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN, y en tal carácter, promoverá el dictado de las correspondientes normas reglamentarias.

CAPÍTULO II ARMADORES NACIONALES

Artículo 5° – Créase el Registro Especial de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación, en el que deberán inscribirse los armadores que quieren gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

Artículo 6° - Para inscribirse en el Registro Especial de Armadores Nacionales los aspirantes deberán acreditar:

- a) en el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país, y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente;
- b) encontrarse inscriptos como armadores ante la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dependiente del MINISTERIO DE SEGURIDAD y tener registrado bajo su propiedad, o acreditar debidamente que se encuentra operando, como mínimo UN (1) buque o artefacto naval con bandera argentina, comprendido dentro del presente régimen, apto para realizar operaciones de transporte, servicio, captura o extracción en forma regular, y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina debidamente actualizados;

Artículo 7° - La Autoridad de Aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

CAPÍTULO III RÉGIMEN DE PROMOCIÓN FISCAL

Artículo 8º Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen.

Artículo 9º Por el término de DIEZ (10) años hasta el SESENTA POR CIENTO (60%) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los armadores nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del IVA y también como pago a cuenta en el Impuesto a las Ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al período siguiente, quedando como tal hasta su total extinción.

Artículo 10º Por el término de DIEZ (10) años los armadores nacionales podrán deducir en la determinación impositiva del Impuesto a las Ganancias, el CIEN POR CIENTO (100%) de los montos invertidos en gastos inherentes a la factibilidad técnico-económica del desarrollo de la actividad de los buques o artefactos navales de fabricación nacional, que cuenten con doble casco aquellos que transporten sustancias perjudiciales en bultos, hidrocarburos, sustancias químicas u otras sustancias nocivas líquidas a granel; y los destinados al transporte marítimo, de cabotaje o internacional, que cumplan con los anexos de la convención MARPOL, sin perjuicio del tratamiento que, como gasto o inversión amortizable, les corresponda de acuerdo con la ley de Impuesto a las Ganancias. Asimismo, durante ese período los armadores nacionales estarán exentos del pago del Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta, en relación con los activos afectados a la actividad del transporte comercial fluvial.

Artículo 11º Los armadores nacionales que incorporen artefactos navales o buques nuevos, construidos en el país, que cuenten con doble casco los que transporten sustancias perjudiciales en bultos, hidrocarburos, sustancias químicas u otras sustancias nocivas líquidas a granel; y los destinados al transporte marítimo, de cabotaje o internacional, que cumplan con los anexos de la convención MARPOL, hasta alcanzar, por lo menos, el CINCUENTA POR CIENTO (50%) del tonelaje o capacidad de bodega de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, gozarán de los siguientes beneficios promocionales:

a) En lo referente al Impuesto al Valor Agregado y al Impuesto a las Ganancias, será de aplicación el tratamiento dispensado por la Ley 26.360 de Promoción de Inversiones en Bienes de Capital y Obras de Infraestructura y sus normas reglamentarias, con la modificación establecida a continuación: los beneficios de amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias y de devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado no serán excluyentes entre sí,

permitiéndose a los beneficiarios acceder en forma simultánea a ambos tratamientos fiscales.

b) Los beneficiarios del presente régimen serán exonerados de parte del Impuesto a las Ganancias durante VEINTICINCO (25) años, de acuerdo con el siguiente cronograma:

b.1. El NOVENTA POR CIENTO (90%) de la renta fiscal neta durante los primeros DIEZ (10) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques de fabricación nacional.

b.2. El SESENTA POR CIENTO (60%) de la renta fiscal neta durante los siguientes DIEZ (10) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques de fabricación nacional.

b.3. El CUARENTA POR CIENTO (40%) de la renta fiscal neta durante los últimos CINCO (5) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques de fabricación nacional.

c) Los beneficiarios del presente régimen tendrán derecho a percibir un bono fiscal para ser aplicado al pago de impuestos nacionales, por un valor equivalente al QUINCE POR CIENTO (15%) del importe facturado anualmente por las operaciones de los buques o artefactos navales de fabricación nacional.

Este bono fiscal podrá ser cedido a terceros y utilizado para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto a las Ganancias, Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta, Impuesto al Valor Agregado, impuestos internos, sellados e Ingresos Brutos, en carácter de saldo de declaración jurada y anticipos.

Aquellos beneficiarios del presente régimen que se acojan en los primeros CINCO (5) años de vigencia del mismo podrán percibir este bono fiscal durante VEINTICINCO (25) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional. Aquellos beneficiarios del presente régimen que se acojan en los siguientes CINCO (5) años de vigencia del mismo podrán percibir este bono fiscal durante VEINTE (20) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional, en tanto que aquellos beneficiarios del presente régimen que se acojan a partir de los DIEZ (10) años de vigencia del mismo podrán percibir este bono fiscal durante QUINCE (15) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional.

Artículo 12° Los armadores nacionales, conforme lo establecido en el Artículo 4 ° y siguiente del presente, podrán optar por el siguiente régimen de amortización de inversiones:

1. Las inversiones en bienes de capital para la realización de la actividad naviera realizada con buques comprendidos en el presente régimen se podrán amortizar de la siguiente manera: el SESENTA POR CIENTO (60%) del monto total invertido en el ejercicio fiscal en

que se produzca la habilitación de la mencionada inversión y el CUARENTA POR CIENTO (40%) restante en partes iguales en los CUATRO (4) años siguientes.

2. Las demás inversiones que se realicen a los fines de la realización de la actividad naviera realizada con buques comprendidos en el presente régimen, como maquinarias, equipos, unidades de transporte e instalaciones, se podrán amortizar en hasta CINCO (5) años, a partir de la puesta en funcionamiento.

Artículo 13° Todos los fletes generados por buques de bandera nacional afectados a tráficos internacionales serán considerados exportación de servicios, y les serán aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes.

Artículo 14° Las operaciones comerciales comprendidas en los tráficos internacionales que se realicen en buques de bandera nacional, devengarán fletes no superiores a los determinados por las condiciones imperantes en el orden internacional o a los fijados en los acuerdos bilaterales o multilaterales

Artículo 15° Los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen estarán exentos del pago del CIEN POR CIENTO (100%) de impuestos y tasas sobre Combustibles Líquidos, Materias Grasas, Fluidos y Lubricantes.

Artículo 16° Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques o artefactos navales, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales, estos conceptos no quedarán gravados por el Impuesto a las Ganancias.

CAPÍTULO IV INCORPORACIÓN DE BUQUES

Artículo 17° Los aranceles de importación indicados en la presente norma, serán los únicos gravámenes aplicables para los bienes de capital, repuestos, insumos, partes, piezas y componentes especificados, quedando exentos del pago de cualquier otra tasa, impuesto o contribución.

Artículo 18° Por el término de DIEZ (10) años la importación definitiva para consumo de buques nuevos sin usos, que cuenten con doble casco los que transporten sustancias perjudiciales en bultos, hidrocarburos, sustancias químicas u otras sustancias nocivas líquidas a granel; y los que además cumplan con los anexos de la convención MARPOL, destinados al transporte marítimo de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, solo será gravada

con el arancel establecido en el régimen específico vigente adoptado con arreglo al sistema arancelario del Mercosur y al Arancel Externo Común (A.E.C.) determinado en el ámbito del Mercosur.

El monto correspondiente a dicho arancel podrá ser utilizado en un CIENTO POR CIENTO (100%) por el armador nacional como crédito fiscal para pago del impuesto al valor agregado y como pago del impuesto a las Ganancias.

Igual situación corresponderá también a la provisión de insumos importados para buques y afectados navales de Bandera Nacional.

Artículo 19° Por el término de CINCO (5) años la importación definitiva para consumo de los buques usados, que cuenten con doble casco los que transporten sustancias perjudiciales en bultos, hidrocarburos, sustancias químicas u otras sustancias nocivas líquidas a granel; y los que además cumplan con los anexos de la convención MARPOL, destinados al transporte marítimo de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, de hasta QUINCE (15) años de antigüedad, contados a partir del año de construcción o reconstrucción, será gravada con un derecho de importación igual al determinado para buques nuevos, ya sea que el buque en cuestión provenga del mercado intrazona o extrazona del Mercosur, con un aumento de UNO por ciento (1.00 %) por cada UN (1) año que el buque tenga de antigüedad.

Artículo 20° Sustituyese el artículo 56 de la Ley 20.094 el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 56: “La eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, será autorizada siempre que no se afecten intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los QUINCE (15) días de notificada la resolución ante la cámara federal respectiva.”

Artículo 21° En materia de inscripción y eliminación de la Matrícula Nacional de buques o artefactos navales todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites no pudiendo los mismos demorar, en total, más de NOVENTA (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa el empleado o funcionario que resulte responsable. Serán de aplicación también en los casos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a solicitud del propietario, procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, previa autorización de la Autoridad de Aplicación

del presente y la acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos correspondientes deberán expedirse en un plazo de TREINTA (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda.

De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía a satisfacción de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

El procedimiento de garantía a satisfacción de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS (AFIP), será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales. La garantía deberá aplicarse sobre un conjunto de bienes registrables que permitan afianzar acabadamente el procedimiento de transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

Artículo 22° Durante un período de DOS (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente, la importación de buques y artefactos navales usados de hasta QUINCE (15) años, que cuenten con doble casco los que transporten sustancias perjudiciales en bultos, hidrocarburos, sustancias químicas u otras sustancias nocivas líquidas a granel; y cumplan además con los anexos de la convención MARPOL los destinados al transporte marítimo de cabotaje o internacional, comprendidos en el presente régimen, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Artículo 23° Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen, serán los responsables de contratar astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de éstos, y siempre que se comprometan a realizar los trabajos a precios razonables.

Podrá intervenir como mediadora la autoridad de aplicación, previa certificación de costos y presupuestos efectuada por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (I.N.T.I.) u otros organismos de la Facultad de Ingeniería Naval, que dicha autoridad designe en cualquier actividad en que se la requiera, bajo apercibimiento de

aplicarse a las partes involucradas una multa de hasta el triple del valor del trabajo realizado por infracción cometida.

La Autoridad de Aplicación determinará en cada caso la multa a aplicar, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes, por excesiva onerosidad o defecto técnico en la intervención.

CAPÍTULO V ARRENDAMIENTO DE EMBARCACIONES

Artículo 24° Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y/o artefactos navales extranjeros:

a) durante un período de TREINTA Y SEIS (36) meses, más DOCE (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, en construcción o reparación en astilleros nacionales o importado en forma definitiva, lo que ocurra primero, con una capacidad de locación no mayor a:

a.1. DOSCIENTOS POR CIENTO (200%) del tonelaje de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros nacionales;

a.2. CIEN POR CIENTO (100%) del tonelaje de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en reparación en astilleros nacionales;

a.3. CIEN POR CIENTO (100%) del tonelaje de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales nuevos importados en forma definitiva.

b) con el objeto de cumplir con contratos preexistentes;

c) con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga.

Artículo 25° Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la Ley N° 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca.

b) Los destinados al transporte de pasajeros o vehículos, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a DOS MIL QUINIENTAS TONELADAS de REGISTRO BRUTO (2.500 TRB).

c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características.

d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque de transporte y remolque de maniobra portuaria, cualquiera sea su potencia.

e) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

Artículo 26° El MINISTERIO de TRANSPORTE de la NACIÓN, en su carácter de Autoridad de Aplicación del presente régimen, tal como establece el artículo 4 precedente, recibirá las solicitudes y, previa intervención de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y de la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes.

CAPITULO VI RÉGIMEN PROMOCIÓN DE CONTRATACIÓN DE SEGUROS

Artículo 27° Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales., a los que no les serán aplicables las reglas de la Ley N° 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

CAPÍTULO VII RÉGIMEN PARA EL INTERÉS DE LA CARGA

Artículo 28° El flete generado por los buques comprendidos en el presente régimen no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación de mercaderías.

Artículo 29° Para las mercancías que sean transportadas desde un puerto argentino a otro con el objeto de ser transbordadas hacia o desde un destino internacional, se considerará su flete afectado a tráfico internacional, quedando el mismo fuera del alcance de gravámenes nacionales tales como el Impuesto al Valor Agregado (IVA) u otros de alcance nacional.

Artículo 30° Las cargas originadas o destinadas a los organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal; o sociedades públicas, o privadas, que reciban alguna forma de aporte o aval del Estado Nacional o Provincial, deberán ser transportadas por buques y artefactos navales de Bandera Argentina o con tratamiento de Bandera Nacional, conforme a los acuerdos bilaterales y multilaterales en que el país sea parte.

CAPÍTULO VIII RÉGIMEN DE EXCEPCIÓN PARA BUQUES DESTINADOS AL TRÁFICO INTERNACIONAL

Artículo 31° La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a solicitud del propietario, procederá a la baja temporal del buque o artefacto naval

del Registro Nacional de Buques, para darlo en locación a casco desnudo e inscripción por tiempo determinado, en países extranjeros, cuyas legislaciones lo admitan. Por un período máximo de TRES (3) años, previa autorización de la Autoridad de Aplicación del presente. El propietario del buque deberá tener inscripto al menos otro buque de características similares en el Registro Nacional de Buques y deberá ofrecer garantía suficiente, en su caso, para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

El reingreso a la matrícula nacional, se realizará al sólo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Artículo 32° Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera o con privilegio de bandera nacional, ni al cabotaje nacional con arreglo al Decreto-Ley N° 19.492/44, ni aún por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera o con privilegio de bandera nacional, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando tripulantes argentinos ocupen empleo a bordo de dichos buques.

CAPITULO IX DISPOSICIONES FINALES

Artículo 33° La presente ley es de carácter operativo y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial, sin perjuicio de la reglamentación que oportunamente dicte el Poder Ejecutivo.

Artículo 34° Comuníquese al Poder Ejecutivo, regístrese, publíquese y oportunamente archívese.

Fernando E. Solanas. – Daniel A. Lovera.-Norma H. Durango. – Jaime Linares. –Alfredo Rodríguez Saa. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente

El General Perón en el primer año de su presidencia triplicó el tonelaje de la Flota Mercante del Estado, haciendo del transporte naval un pilar de su gobierno, de forma tal, que al finalizar el Primer Plan Quinquenal la Flota Mercante del Estado se había expandido en más de 50% su

capacidad de carga alcanzando el millón de toneladas transportadas anualmente.

Siguiendo con esa política de Estado iniciada durante el primer gobierno del General Perón; en 1960 fue creada la Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A. (ELMA), contando la misma con una flota de 60 buques.

Sin embargo, en la década del 90, durante el gobierno de Carlos Menem, se llevó a cabo el desmantelamiento de la Marina Mercante Nacional, (la cual todavía contaba con 149 buques en 1991), así como la venta de las unidades de ELMA, liquidación total y cierre en 1997.

La reducción en más de un 50% de la flota mercante de bandera argentina fue consecuencia directa de la política implementada mediante los decretos 1772/91 (el cual permitió que buques y artefactos navales de bandera argentina fueran inscriptos provisoriamente en registros extranjeros, siendo derogado este decreto en agosto de 2004 por el decreto 1010/04), 817/92 (el cual estableció la desregulación marítima y portuaria, liberalizó el trabajo portuario, declaró caducas las convenciones existentes, y sentó las bases de la desregulación y privatización de los servicios de remolque y practicaje), 1493/92 (el cual creó el Registro de Buques y Artefactos Navales Extranjeros, siendo este decreto derogado en diciembre de 1999 por la Ley 25.230) y 343/97 (el cual otorgó tratamiento de bandera nacional a buques y artefactos navales extranjeros locados a casco desnudo, siendo este decreto derogado en diciembre de 1999 por la Ley 25.230), resultando esta política en la pérdida de tráfico internacional por parte de la Marina Mercante Nacional así como la transferencia de logística a empresas extranjeras y el traspaso de buques con bandera argentina a banderas de conveniencia.

Si bien el gobierno de Néstor Kirchner emitió el decreto 1010/04 que puso fin al régimen de bandera de conveniencia, en materia de transporte esta administración y la actual abandonaron completamente a la Marina Mercante, volcando ingentes recursos en Aerolíneas Argentinas (con resultados desastrosos) y en los dos últimos años en los FF.CC. (con todo el material rodante comprado llave en mano a China destruyendo así la posibilidad de recuperar la industria ferroviaria nacional por los próximos cuarenta años); en tanto, que once años después del decreto 1010/04, el cual estipulaba la sanción de una ley de Marina Mercante en un plazo no mayor de dos años, está aún sigue esperando una ley que revierta su situación terminal.

Asimismo, en la década del 80 la participación Argentina en el transporte a través de la Hidrovía Paraná Paraguay llegaba al 70%, pero actualmente más del 90% de ese tráfico fluvial es realizado por

barcos de bandera extranjera, los cuales acaban usufructuando los más de cien millones de dólares (US\$ 100.000.000) por año que Argentina destina al dragado de la Hidrovía Paraná Paraguay.

La virtual desaparición de la Marina Mercante Argentina de la Hidrovía Paraná Paraguay fue aprovechada por la República del Paraguay para impulsar un extraordinario crecimiento de su flota, la cual ya es la tercer mayor flota fluvial del mundo, a través de importantes beneficios fiscales como ser: reducción de las cargas sociales (las cargas sociales pagadas por los armadores en Argentina ascienden al 47%, en tanto que los buques de bandera paraguaya pagan 24,5%), bajos impuestos a las ganancias (el impuesto a las ganancias pagados por los armadores nacionales tiene una tasa del 35% en tanto que los armadores paraguayos pagan 10% por ese concepto), ausencia de impuesto a los activos (las empresas navieras argentinas abonan anualmente una suma equivalente al 1% de sus activos por el Impuesto a la Ganancia Mínima Presunta mientras que en Paraguay no existe un impuesto equivalente); exención de impuestos internos y tasas a los combustibles (la carga de combustible para el remolque paraguayo se encuentra exenta de tasas e impuestos internos en tanto que los armadores nacionales no cuentan con ningún beneficio al respecto), diferencias en los impuestos al trabajo (las tripulaciones argentinas están mejor pagas que las paraguayas pero los oficiales y capitanes argentinos ganan lo mismo que sus pares paraguayos ya que estos no pagan impuesto a las ganancias), entre otros ítems.

A pesar de transportar por barco, desde los ríos a los océanos, el 90% del comercio exterior argentino, solo el 1% de la matriz nacional de transporte corresponde al modo naval, siendo que el transporte fluvial es más económico y mucho menos contaminante que los otros modos de transporte. Una barcaza tipo Mississippi de 1.500 toneladas tiene la misma capacidad de carga que 15 vagones de ferrocarril y 58 camiones con acoplado, pudiendo transportar una barcaza 245 toneladas de carga por kilómetro con un litro de combustible mientras que el tren puede transportar 175 toneladas de carga por kilómetro con un litro de combustible y el camión puede transportar solo 66 toneladas de carga por kilómetro con un litro de combustible. Adicionalmente, la Argentina cuenta con el astillero de barcasas más moderno de Sudamérica en Punta Alvear, Santa Fe, el cual fue inaugurado en diciembre de 2009 y cuenta con una capacidad instalada de producción anual de 52 barcasas tipo Jumbo de 2.500 toneladas trabajando un solo turno al día.

Actualmente, se transportan por la Hidrovía Paraná Paraguay 20 millones de toneladas y se estima que para el 2022 la demanda de buques para aceites y biocombustibles aumente un 26%, mientras que en el caso de granos y harina se proyecta un crecimiento de 19%. Asimismo la demanda para barcasas porta contenedores crecería aún

más, impulsada por un alza de 169% en las exportaciones aviarias y un incremento de 48% en las exportaciones de productos lácteos.

Esto hace aún más imperativo que la Marina Mercante Nacional vuelva a ser competitiva eliminando las asimetrías fiscales y económicas que existen con los Países Miembros del Acuerdo de la Hidrovía Paraná Paraguay, en particular con Paraguay y Bolivia, que motivan que los armadores, al momento de concretar inversiones de capital, consideren más conveniente operar sus embarcaciones desde esos registros, desde los cuales también se operan cargas regionales, en lugar del nacional. Por lo tanto, de no ser satisfecha por la Marina Mercante Nacional esa demanda, será satisfecha por barcasas fabricadas en China que tendrán registros boliviano y paraguayo.

La integración física es parte fundamental de la integración económica sudamericana, y la Hidrovía Paraná Paraguay debe ser el eje de integración, complementación y cooperación sobre el que debe girar el Mercosur, lo cual hace imprescindible la creación de un marco normativo común con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente en un contexto de paridad entre los estados participantes, tal como se estipula en el Acuerdo de la Hidrovía Paraná Paraguay.

Finalmente cabe destacar, que el objetivo principal del autor es la promoción de la construcción de buques en los astilleros nacionales; dentro de este objetivo, y con el fin de promover una inmediata operatividad de la flota fluvial nacional en la Hidrovía Paraná Paraguay que revierta lo más rápidamente posible el desequilibrio imperante en ésta y ocupe los espacios fluviales con buques de bandera nacional, el presente proyecto contiene algunos artículos de excepción con plazos limitados de ejecución, para la obtención de determinados beneficios; al mismo tiempo de promover, alentar, desgravar y subsidiar la construcción nacional de buques.

Por todo ello, es que solicitamos a los Señores Senadores y Diputados que acompañen la aprobación del presente proyecto de Ley.

Fernando E. Solanas.