



Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Ley

El Senado y la Cámara de Diputados sancionan con fuerza de ley:

PROYECTO SOBRE PROMOCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

Capítulo I – Disposiciones generales

Artículo 1.- El presente régimen será complementario de la ley 27.418 de “Régimen de Incentivo, Promoción y Desarrollo de la Industria Naval” y de la ley 27.419 de “Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración fluvial regional”.

Artículo 2.- Los beneficios previstos en esta ley serán complementarios de otros concedidos por otros regímenes.

Artículo 3.- Los sujetos alcanzados por esta ley y/o las leyes 27.418 y 27.419 gozarán de la estabilidad de los beneficios respecto de su/s actividad/es promovida/s, a partir de la fecha de su inscripción en el correspondiente registro, y por el término de su vigencia, siempre que cumplan con los requisitos establecidos y las verificaciones a realizarse.

Capítulo II - Fortalecimiento de producción de bienes de capital vinculados a la industria naval

Artículo 4.- La fabricación de bienes de capital vinculados a la industria naval y la construcción de buques o artefactos navales por inscriptos en el registro del artículo 5 de la ley 27.418 de Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval gozarán de los beneficios previstos en este Capítulo y en los regímenes complementarios.

Artículo 5.- Institúyase un régimen de promoción de inversiones sobre bienes muebles u obras de infraestructura para los inscriptos en registro del artículo 5 de la ley 27.418 que se encuentren directamente relacionados con las actividades referidas en el artículo precedente.

La autoridad de aplicación definirá el alcance de aquellas actividades comprendidas. Los beneficios a otorgarse a proyectos de inversión tendrán una vigencia de diez (10) años o hasta el 31 de diciembre de 2035.

Los proyectos de inversión deberán necesariamente involucrar alguno de estos supuestos:

- a) la producción de nuevos bienes de capital vinculados a la industria naval. Se entenderá por nuevos bienes de capital aquellos que la empresa solicitante no fabrique ni haya fabricado al momento de la presentación del proyecto.
- b) La mejora sustantiva de capacidad de producción de bienes de capital ya producidos al momento de la inscripción al régimen, conforme a los parámetros que a tal efecto establezca la autoridad de aplicación.
- c) La mejora sustantiva de infraestructura o la incorporación y/o desarrollo de nueva infraestructura asociada a las actividades previstas en el artículo 6 de la ley 27.418.

La autoridad de aplicación determinará los plazos, formas y condiciones que deberán observar las presentaciones de los proyectos que se realicen al amparo del presente régimen, a efectos de su análisis y aprobación, y tendrán que considerar, entre otros aspectos de relevancia, el monto de la inversión mínima que deberá comprometerse, la escala de producción, el impacto sobre el empleo, la competitividad de la respectiva cadena de valor, la generación de valor agregado, la incorporación de nuevas tecnologías, la distribución federal y capacidad exportadora.

La autoridad de aplicación resolverá otorgando o denegando el beneficio instituido por esta ley por la totalidad del proyecto de inversión presentado.

Artículo 6.- Serán requisitos para acceder a los beneficios que los planes de inversión:

- a) contemplen una cuota producción destinada al mercado local no inferior al veinte por ciento (20%) del total.
- b) Se enmarquen en un plan de producción limpia o de reconversión industrial sustentable.

Artículo 7.- Los inscriptos a quienes se aprueben sus proyectos de inversiones gozarán de los siguientes beneficios:

- a) Devolución anticipada de IVA. Respecto a los créditos fiscales originados en las inversiones efectuadas al amparo del régimen de inversiones de esta ley, en las formas y condiciones que establezca la autoridad de aplicación, el plazo al que hace referencia el primer párrafo del primer artículo sin número incorporado a continuación del artículo 24 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, se reducirá a tres (3) períodos fiscales. Igual reducción procederá con respecto al impuesto que les hubiera sido facturado a los beneficiarios por las inversiones mencionadas

cuando se encuentren vinculadas a las operaciones a que se refiere el segundo párrafo del mismo artículo.

- b) Amortización acelerada en el impuesto a las ganancias por los bienes de capital, equipos especiales, partes o elementos componentes de dichos bienes, nuevos, adquiridos con destino al proyecto promovido. Dichas amortizaciones serán practicadas a partir del período fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en el artículo 88 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, en las condiciones que fije la reglamentación.

El tratamiento que se otorga por el presente régimen queda sujeto a la condición de que los bienes adquiridos permanezcan en el patrimonio del contribuyente durante tres (3) años contados a partir de la fecha de habilitación. De no cumplirse esta condición, corresponderá rectificar las declaraciones juradas presentadas e ingresar las diferencias de impuesto resultantes con más sus intereses, salvo en el supuesto previsto en el párrafo siguiente.

No se producirá la caducidad del tratamiento señalada precedentemente en el caso de reemplazo de bienes que hayan gozado de la franquicia, en tanto el monto invertido en la reposición sea igual o mayor al obtenido por su venta. Cuando el importe de la nueva adquisición fuera menor al obtenido en la venta, la proporción de las amortizaciones computadas que en virtud del importe reinvertido no se encuentre alcanzada por el régimen tendrá el tratamiento indicado en el párrafo anterior.

- c) Conversión en bono de crédito fiscal del ochenta por ciento (80 %) del monto de las inversiones efectuadas en Investigación y Desarrollo por hasta un dos coma cinco por ciento (2,5 %) de la facturación, efectuada en el año calendario previo a la fecha de solicitud de la franquicia.
- d) Conversión en bono de crédito fiscal de los importes pagados en concepto del impuesto sobre débitos y créditos en cuentas previsto en la ley 25.413.

El cupo fiscal total de los beneficios promocionales se fijará anualmente en la respectiva ley de Presupuesto para la Administración nacional.

Artículo 8.- Fíjese un derecho de exportación del cero por ciento (0 %) a la exportación de los bienes de capital y buques producidos al amparo de los proyectos aprobados en el marco del presente régimen, en términos de su valor FOB, realizadas por cada exportador, considerando como período base el año inmediato anterior.

Capítulo III – Incentivos a la demanda

Artículo 9.- La construcción de buques o artefactos navales por inscriptos conforme al artículo 5 de la ley 27.418 encargada por Armadores inscriptos conforme al artículo 6 de la ley 27.419 brindará a estos últimos los siguientes beneficios sobre las sumas efectivamente abonadas Astilleros, Talleres o Estudios de Ingeniería Naval con motivo de un encargo comunicado y registrado a la autoridad de aplicación:

- a) la exención del impuesto a las ganancias.
- b) El derecho a convertir en crédito fiscal no transferible para ser aplicado a tributos nacionales por el equivalente al catorce (14) por ciento.

En ambos casos se tomará el precio venta, que quedará compuesto por el que surja de la factura y/o documento equivalente.

Artículo 10.- Se considerará construcción toda obra o proceso industrial sobre un buque o artefacto naval construido que mejore su vida útil en al menos diez (10) años.

Artículo 11.- Los Armadores deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Inscribir el buque o artefacto en la bandera argentina.
- b) Mantener la bandera por quince años desde su inscripción.
- c) No exportar ni ceder o vender al exterior los buques o artefactos por cinco (5) años desde su recepción por parte del Astilleros o Taller.
- d) Contar exclusivamente con tripulación argentina mientras opere el buque con bandera nacional, salvo excepciones transitorias a definir por la autoridad de aplicación.
- e) Cumplir con lo dispuesto en el artículo 8 de la ley 27.418.

Artículo 12.- Realizado el encargo a un sujeto inscripto en el artículo 5 de la ley 27.418, este podrá:

- a) Importar insumos, partes o componentes necesarios para el buque o artefacto naval encargado a un derecho de importación del cero por ciento. Las importaciones además gozarán de (i) licencias automáticas y (ii) en caso de requerirse garantías, se podrán cumplir con cauciones juratorias, y estarán exentas de otras percepciones impositivas o cualquier otro tipo de pago a cuenta de tributos nacionales.

- b) Acceder alternativamente a (i) a un reintegro anticipado del impuesto al valor agregado (IVA) hasta un cincuenta por ciento de la solicitud de respectivo periodo fiscal, o (ii) a la acreditación inmediata de hasta el cien por ciento del monto de la solicitud para la aplicación de otros tributos nacionales.

Artículo 13.- Prohíbese la importación definitiva de buques y artefactos navales usados por diez (10) años.

Solo exceptuarán de la prohibición los buques y artefactos que:

- a) Posean arqueo bruto según definición I.M.O. (Organización Marítima Internacional) superior a mil doscientas (1200) toneladas de registro bruto (TRB).
- b) Se clasifiquen en posiciones arancelarias 89.01, 89.01, 89.02.00, 89.04, 89.05.10, 89.05.90 de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM).
- c) Tengan una antigüedad inferior a diez (10) años.
- d) Se acredite la imposibilidad de construcción por parte de un Astillero o Taller Naval inscripto en el registro del artículo 5 de la ley 27.418.

En caso de que se proceda a una importación, el importador deberá ser un Armador inscripto en el registro del artículo 6 de la ley 27.419.

En las solicitudes de importación intervendrá con carácter consultivo la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418.

Lo previsto en el inciso a) se reducirá cinco (5) años para los supuestos mayores a cinco mil (5000) TRB.

Tampoco aplicarán las prohibiciones si un Armador importador presentase un contrato celebrado sobre un buque o artefacto naval con un Astillero o Taller Naval inscripto en el registro del artículo 5 de la ley 27.418 por una capacidad superior a la del buque o artefacto a importar. En caso de que no se cumpliera el contrato por causa imputable al Armador importador, este último deberá abonar una multa equivalente al cien por ciento (100%) del buque que hubiera importado, la que será aplicada y percibida por la autoridad de aplicación.

Artículo 14.- Los buques y artefactos navales importados usados quedarán sujetos a las siguientes condiciones:

- a) Inscribir el buque o artefacto en la bandera argentina.
- b) Mantener la bandera por quince (15) años desde su inscripción.

- c) No enajenar, ceder o vender al exterior los buques o artefactos por quince (15) años, excepto a otros Armadores inscriptos en el artículo 6 de la ley 27.419, que mantendrán las mismas obligaciones generales de este artículo.
- d) Contar exclusivamente con tripulación argentina mientras opere el buque con bandera nacional, salvo excepciones transitorias a definir por la autoridad de aplicación.
- e) Cumplir con lo dispuesto en el artículo 8 de la ley 27.418.
- f) Cargar o descargar el total de su carga en un pueblo argentino.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de personal argentino, se podrá habilitar personal extranjero, conforme a lo previsto en el artículo 112 de la ley 20.094, con preferencia por personal proveniente de los países miembros del Mercosur que acrediten idoneidad requerida, hasta tanto existe disponible personal argentino.

Todos los contratos a celebrarse con el objeto de tripular los buques y artefactos navales se regirán por normativa nacional y local vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial nacional y local, según corresponda.

Artículo 15.- Se permitirá el ingreso al territorio nacional de buques extranjeros para su reparación por inscriptos en el registro del artículo 5 de la ley 27.418 bajo caución juratoria.

Capítulo IV – Defensa y seguridad – Fomento de proveedores locales y públicos

Artículo 16.- En caso de que el Estado Nacional, entes nacionales o empresas o sociedades estatales o con participación estatal precisasen buques o artefactos navales para la defensa o seguridad y estos no pudiesen ser provistos por Astilleros o Talleres Navales nacionales, se podrá peticionar la provisión de parte de una fuente extranjera a la autoridad de aplicación, la que, antes de aprobar la solicitud, deberá contar con un informe de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista en el artículo 11 de la ley 27.418.

Artículo 17.- En caso de que el Estado Nacional, entes nacionales o empresas o sociedades estatales o con participación estatal precisasen buques o artefactos navales para la defensa o seguridad, los Astilleros y Talleres Navales de titularidad o participación estatal gozarán de un margen de preferencia del cinco por ciento (5%) respecto del precio de otros oferentes.

Artículo 18.- En caso de que el Estado Nacional, entes nacionales o empresas o sociedades estatales o con participación estatal promoviesen una licitación o concurso internacional concerniente a la industria naval, los inscriptos en el registro del artículo 5 de la ley 27.418 contarán con un margen de preferencia del diez por ciento (10%) respecto del precio de otros oferentes de origen extranjero.

Capítulo V – Instrumentos financieros

Artículo 19.- Se instruye al Banco Central de la República Argentina a elaborar y/o reformular, en coordinación con la autoridad de aplicación, líneas de crédito especialmente dedicadas al financiamiento de proyectos previstos en los Capítulos II y III de la presente ley.

Los programas de crédito a elaborar y/o reforzar deberán contemplar:

- a) Simplicidad y accesibilidad de créditos para Astilleros, Talleres, Estudios navales o Armadores.
- b) Garantizar participación de entidades financieras públicas y privadas.
- c) Los aportes que realice el Estado Nacional conforme a las disposiciones del artículo siguiente.

Artículo 20.- Constitúyase el Fondo Fiduciario denominado “Fondo para el desarrollo de la industria naval argentina” (FODINA), cuyo objeto será:

- a) la incorporación de infraestructura, equipamiento y tecnología en los Astilleros y Talleres navales inscriptos en el registro del artículo 5 de la ley 27.418.
- b) La financiación, directa o indirecta, de buques y artefactos navales y demás bienes navales complementarios producidos en el país.
- c) El apoyo a iniciativas de construcción o reparación financiadas a través de hipotecas o leasing naval.
- d) El sostenimiento del fondo especial destinado a la formación y capacitación de tripulantes y oficiales previsto en el artículo 28 de la ley 27.319.

Artículo 21.- El FODINA se constituirá por un monto inicial de pesos setenta mil millones (\$70.000.000.000) y en los sucesivos ejercicios se integrará con los siguientes recursos:

- a) Con el cero coma treinta y cinco por ciento (0,35%) del total de los Ingresos Corrientes previstos en el Presupuesto Anual Consolidado por el Sector

Público Nacional, manteniéndose este porcentaje para los sucesivos ejercicios presupuestarios.

- b) Aportes y donaciones de la Nación, las Provincias, los Municipios y los particulares.
- c) Todo recurso que ingrese a su patrimonio o bienes que adquiera en cumplimiento de su objeto.
- d) Excedentes no aplicados en años anteriores. Las utilidades realizadas y liquidadas de cada ejercicio presupuestario serán reinvertidas de acuerdo con el objeto establecido para el Fondo, obras de Infraestructura, capacitación laboral y profesional del personal, perfeccionamiento de estudios de posgrado destinados a personal profesional, respectivamente, referidas a materia específica de la Industria Naval.

Artículo 22.- Los créditos sostenidos por el FODINA serán conferidos al Armador, o al Astillero o Taller Naval, según corresponda.

Artículo 23.- A los efectos del otorgamiento de créditos para la construcción de buques, se aceptarán como garantía la hipoteca naval del buque en construcción debidamente registrada en la Prefectura Naval Argentina y otras que aprobará la Autoridad de Aplicación.

Será admisible la construcción o reparación mediante un contrato de fideicomiso o de leasing naval. La garantía podrá ser prestada por el armador, por el astillero o taller naval, o por ambos.

Para la tramitación e inscripción de garantías no será exigible el certificado previsto por el artículo 1 de la ley 13.899.

Artículo 24.- Cuando se trate de actividades de investigación y desarrollo, capacitación o incorporación de tecnología, el destinatario y beneficiario primario del crédito y/o subsidio del Fondo será el astillero o taller naval inscripto, y presentará un estudio técnico-económico específico que justifique la inversión.

Artículo 25.- La Autoridad de Aplicación podrá promover, aceptar o rechazar la concurrencia de proveedores de equipos e insumos, tanto nacionales como extranjeros, incentivando el desarrollo de proveedores en orden a promover la integración vertical de la industria naval.

Artículo 26.- Los recursos del FODINA serán distribuidos primariamente conforme a la capacidad productiva actual de cada astillero postulado, demostrable por el tonelaje construido y en construcción de buques y embarcaciones en los últimos cinco años, al tiempo de hacerse la planificación anual. La reglamentación establecerá el mecanismo de distribución secundario para asignar los porcentajes

de recursos en cada caso, en base a variables objetivas, las cuales en todos los casos deberán prever una afectación del cinco por ciento (5%) con un criterio inverso. Las pautas generales de distribución serán aprobadas anualmente por la Autoridad de Aplicación, con la intervención previa de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418.

Artículo 27.- Autorízase al Poder Ejecutivo de la Nación a efectuar en el presupuesto general de gastos y cálculo de recursos para el ejercicio correspondiente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 28.- A los efectos de la presente ley se entenderá como TRB a la unidad de medición del tamaño de los buques, adoptado el Convenio Internacional de Arqueo de Buques aprobado por la Ley 21.897.

Capítulo VI - Otras disposiciones

Artículo 29.- Deróguese el decreto nº273/2025.

Artículo 30.- Comuníquese al Poder Ejecutivo de la Nación.

Fundamentos

Señor Presidente:

1. La industria naval - Estructura y Relevancia

Por el presente proyecto se reproduce la iniciativa que tramitó como expediente 7181-D-2024.

La industria naval involucra la construcción y reparación de embarcaciones y de otros artefactos. La diversidad de actividades vinculadas a la industria naval le otorga un carácter dinamizador de la economía. La cadena de valor naval es sumamente compleja y abarca la provisión de materias primas e insumos, el diseño e ingeniería, fabricaciones de sistemas, ensambles en astilleros y demás actividades comerciales.

Los protagonistas de la industria naval son los astilleros, que se ocupan de la fabricación, acondicionamiento o reparación de embarcaciones. Asimismo, existen numerosos proveedores navalpartistas de insumos y equipos, que muchas veces son empresas dedicadas a varias áreas productivas de bienes de capital.

Según el Registro de empresas de la industria naval de la Prefectura Naval Argentina, nuestro país cuenta con 338 empresas cuyas actividades se engloban en las categorías de astilleros, talleres navales y establecimientos de la industria naval.¹

Provincia	Cantidad de empresas
BUENOS AIRES	215
CAPITAL FEDERAL	5
CHACO	1
CHUBUT	11
CORDOBA	9
CORRIENTES	11
ENTRE RIOS	18
FORMOSA	1
MISIONES	6
NEUQUEN	1
RIO NEGRO	1
SALTA	2
SANTA CRUZ	5
SANTA FE	52
Total general	338

¹ Ver: <https://contenidosweb.prefecturanaval.gob.ar/regem/?page=AstillerosTalleres>

Estas empresas están distribuidas en varias provincias, destacándose Buenos Aires con 215, seguida de Santa Fe con 52. Otros centros relevantes incluyen Entre Ríos con 18 empresas, Chubut y Corrientes con 11 cada una, y Córdoba con 9.

Dentro de estas 338 empresas, se destacan importantes astilleros navales pesados que juegan un papel clave en la construcción y mantenimiento de embarcaciones. Entre ellos se destacan:

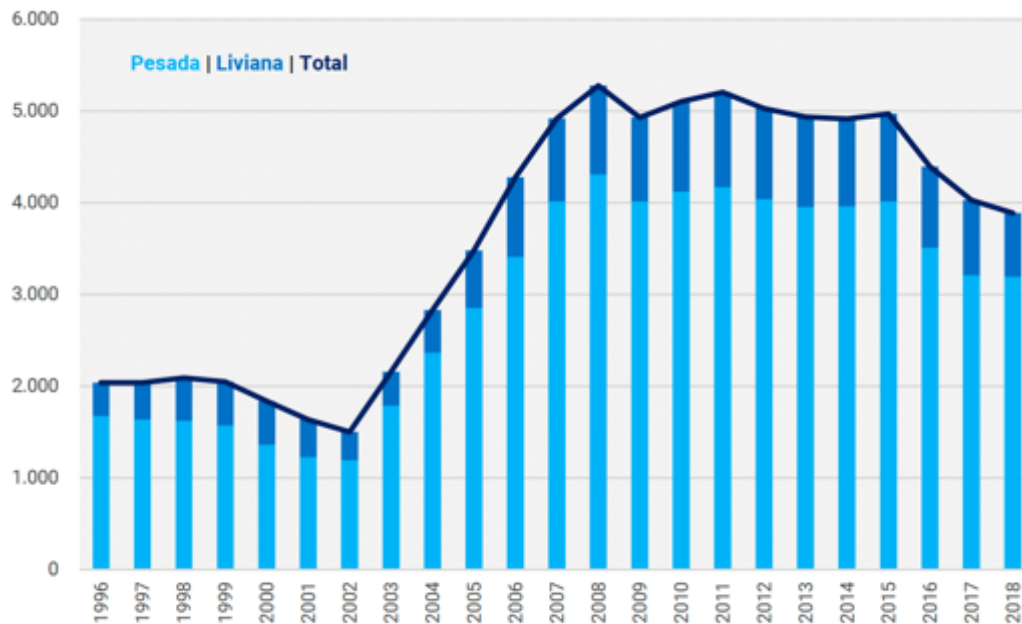
- Astilleros Públicos
 - TANDANOR y Astillero Almirante Segundo Storni (Complejo Industrial Naval Argentino)
 - Astillero Río Santiago
- Astilleros Privados
 - Astilleros Corrientes S.A.I.C.
 - Astilleros Mestrina S.A.
 - Astillero Naval Federico Contessi y Cia. S.A.
 - SPI Mar del Plata
 - SPI Campana
 - SPI Caleta Paula
 - Arsenal Naval Puerto Belgrano
 - Astillero Coserena S.A.
 - De Angelis
 - TPA
 - Astillero Río Paraná Sur
 - Astillero Aloncar – Necochea
 - Astillero Unidelta S.A.
 - Astillero UTE Puerto Martins Ramallo
 - Astillero ATRIA Santa Fe
 - Astillero Río Arriba SRL

La industria naval, en la década del 60', supo emplear a 108.000 personas², y se estima que en la actualidad engloba a más de 300 empresas y emplea a casi 10.000 personas.³ Desde el año 2003, el sector experimentó un crecimiento del empleo, pero a partir de 2015 comenzó la contracción.

² <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/industria-naval>

³ Mauro, L.; Manzo, F.; Stubrin, L.; Yeyati Preiss, L.; y Arza, V. (marzo de 2022). La industria naval en Argentina: situación actual y lineamientos de política para su desarrollo. Documentos de Trabajo del CCE N° 21. Consejo para el Cambio Estructural - Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación.

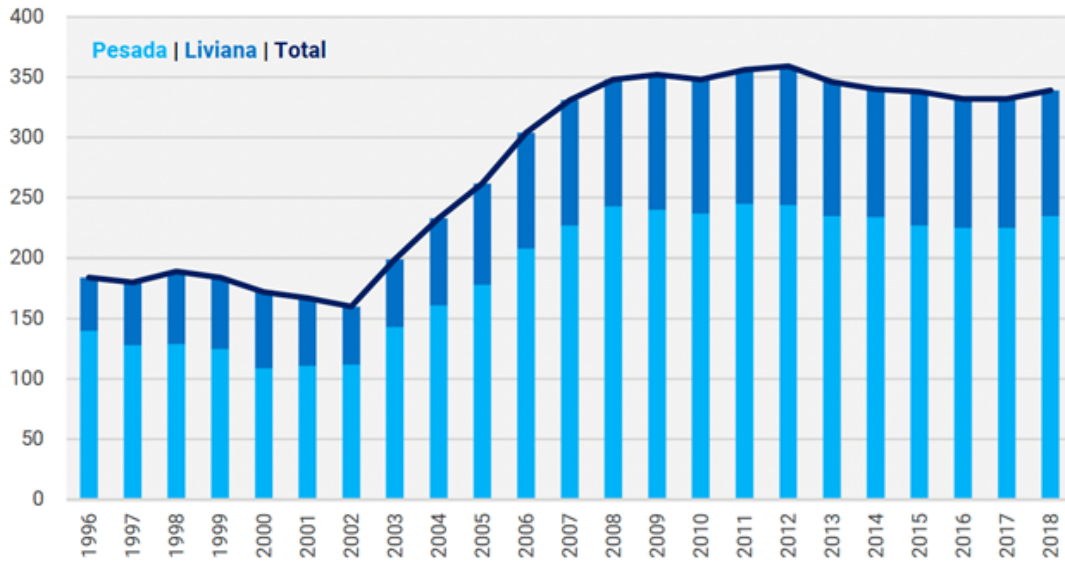
Empleo en la industria naval total y por segmentos, 1996 a 2018



Nota: no se incluye el empleo de las empresas de propiedad 100% estatal.

Fuente: Mauro et al, 2022.

Empresas en la industria naval total y por segmentos, 1996 a 2018



Nota: no se incluye el empleo de las empresas de propiedad 100% estatal.

Fuente: Mauro et al, 2022.

2. Demanda y perspectivas

En materia de demanda, se menciona primero a la marina mercante, que engloba a la organización de personas y buques destinados al comercio de un país. Son los protagonistas de la demanda e involucra a empresas de transporte de cargas, pesqueras, turísticas y petroleras. Por cierto, la actividad naval supone más del 80% del transporte de mercaderías global y resulta relevante tanto en el turismo como en la producción offshore de hidrocarburos.

La marina mercante y la industria naval deben considerarse un ámbito único, constituyendo un eje de constante interrelación con el sistema fluviomarítimo argentino, que ocupa el quinto lugar a nivel mundial. Ambas actividades requieren un tratamiento conjunto: la marina mercante nacional, integrada por barcos construidos en el extranjero, pierde su identidad argentina, y la industria naval, sin demanda de construcción, carece de condiciones para su desarrollo.

En consecuencia, resulta necesario avanzar hacia un marco normativo conjunto para la marina mercante y la industria naval, bajo una autoridad de aplicación común. Esta unificación permitirá generar sinergias que incrementen la competitividad del sistema logístico, tanto en el comercio exterior como en la cadena de distribución interna, fortaleciendo, además, el transporte de cabotaje, fundamental para el desarrollo de las economías regionales.

Respecto a la industria pesquera, en los últimos años ha experimentado un incremento en los pedidos de construcción de buques gracias a la promoción de la renovación de la flota pesquera impulsada por el Estado Nacional. Las perspectivas en este sector podrían seguir mejorando, ya que se estima que el 70% de los aproximadamente 500 buques pesqueros nacionales actuales deberán ser reemplazados por embarcaciones nuevas o más modernas.⁴

Además, el propio Estado demanda bienes y servicios de la industria naval para las actividades de defensa y seguridad. La Prefectura Naval Argentina y la Armada tienen el potencial de ser motores clave en la demanda de construcción de buques. Al optar por adquirir equipos navales construidos en astilleros nacionales en lugar de importarlos, se podría impulsar significativamente la industria naval del país. Comenzando con la construcción de embarcaciones más simples y avanzando hacia modelos más complejos para cumplir con los requisitos de seguridad y defensa.

Entre 1931 y 1960, según información oficial, la marina mercante argentina experimentó un notable crecimiento, alcanzando su apogeo a inicios de la década de 1950. Y, a finales de 1951, ocupaba el segundo lugar en América en términos de cantidad de toneladas transportadas, solo superada por Estados Unidos⁵. Casi el 80% de ese tonelaje correspondía a empresas y organismos estatales.

⁴ Ver: <https://misionproductiva.com.ar/industria-naval/2022/09/12/rescatando-a-la-industria-naval-argentina/>

⁵ Ver: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/marina-mercante>

Lamentablemente, este desarrollo no pudo mantenerse. Por el contrario, la presencia de buques de bandera argentina en el comercio nacional e internacional ha ido disminuyendo de manera continua hasta la actualidad.

La demanda para astilleros y talleres que sirven a las navieras que operan en la Hidrovía Paraná-Paraguay ha disminuido notablemente debido al desplazamiento de la flota hacia Paraguay. Aunque Argentina controla la mayor parte de esta vía navegable, según la Comisión Económica de América Latina y el Caribe (CEPAL)⁶, solo el 6,7% de la flota lleva bandera argentina.

PAIS	PARTICIPACIÓN (%)
Paraguay	87,0
Argentina	6,7
Uruguay	2,5
Brasil	2,1
Bolivia	1,7

Esto se debe, según Rodolfo Páez, a que muchas empresas navieras locales han cambiado de bandera para beneficiarse de “ventajas fiscales, menores costos de tripulación, facilidades para la incorporación de buques usados y legislación de financiación de buques mediante leasing”, favoreciendo a la industria naval paraguaya y perjudicando a la argentina. Como resultado, la bandera paraguaya controla el 87% del transporte en la región, mientras que el resto es gestionado por embarcaciones uruguayas, brasileras y bolivianas.

Por otro lado, Jorge Tiravassi señala que, “según datos oficiales de 2023, Argentina pagó 3.600 millones de dólares en concepto de fletes, y no existe un solo buque de bandera argentina con intervención en el tráfico internacional. La marina mercante podría estar, con una intervención de entre el 10 y el 20% del monto total de esos fletes, entre la posición número 10 y 12 en materia de actividad productiva de nuestro país.”⁷

Esta situación actual evidencia el estancamiento en el que se encuentran la industria naval y la marina mercante argentina, que ha sido, entre otras cosas, consecuencia de la falta de apoyo estatal y de un modelo regulatorio enderezado al desarrollo productivo.

⁶ Páez, Rodolfo, *Participación de la marina mercante argentina en el transporte de mercaderías en la Hidrovía Paraguay-Paraná y el derecho de propiedad de los armadores*. Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas, Universidad de la Marina Mercante (UdeMM).

⁷ Jorge Tiravassi, presidente del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante. COMISIÓN INTERESES MARÍTIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS - 28-8-2024 - HCDN <https://www.diputados.gov.ar/prensa/noticia/REFERENTES-ABORDARON-LA-ACTUALIDAD-DE-LA-INDUSTRIA-NAVAL-Y-LA-MARINA-MERCANTE/>

Sin embargo, esta realidad no fue siempre la misma. En la década del 80 Argentina era el país con más embarcaciones y mayor participación de navegación en la Hidrovía Paraguay-Paraná:

PAIS	EMBARCACIONES	PARTICIPACIÓN (%)
Argentina	382	63,77
Paraguay	161	26,88
Brasil	56	9,35

Este retroceso que ha sufrido la marina mercante argentina cobra especial relevancia al observar las proyecciones del tráfico futuro sobre este corredor troncal de 3.442 km.

Y, de nuevo según Páez, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables realizó estimaciones de movimientos de cargas en la Vía Navegable Troncal para el período 2017-2030, analizando tres escenarios posibles según la tasa de crecimiento anual promedio acumulativo supuesta, obteniendo los resultados que se detallan a continuación:

AÑOS	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
	MILES DETONELADAS		
2017	125.153	125.153	125.153
2020	138.877	142.003	142.210
2025	157.425	163.968	165.175
2030	173.145	177.590	180.535

El notable aumento de las cargas transportadas en los próximos años supone la necesidad de diseñar una estrategia nacional para la promoción de la marina mercante argentina.

3. El papel de los astilleros estatales

Los astilleros estatales Tandanor y Río Santiago cuentan con infraestructura de gran escala que les permite no solo atender embarcaciones de gran tamaño, tanto para su construcción como para su reparación, sino también llevar a cabo grandes obras civiles tanto para el Estado como para el sector privado.

Tandanor es uno de los principales astilleros del país y de la región. En términos de capacidad productiva, es el mayor taller de reparaciones navales de Latinoamérica

y el tercero en importancia en el mundo.⁸ Cuenta con el *syncrolift* (sistema para levantar embarcaciones) más grande de Latinoamérica, 1.400 metros de muelles y cuatro gradas de trabajo para la puesta en seco de distintos tipo de navío. Este astillero se encuentra bajo la órbita del Ministerio de Defensa y cuenta con una dotación total de 459 trabajadores.

En Tandanol se realizó la reparación de embarcaciones emblemáticas, como el rompehielos Almirante Irizar y la Fragata Libertad, junto con la modernización de la lancha rápida ARA Indómita en 2016. Otros proyectos del astillero son la construcción de 12 remolcadores de puerto para la Armada Argentina, uno de los cuales fue finalizado en agosto de 2021; un buque hidrográfico SWATH; un proyecto para construir un buque polar y la nueva base permanente de la Argentina en la Antártida.

Adicionalmente, ha incorporado nuevas tecnologías que permite la realización de obras de metalmecánica como la construcción de puentes modulares para líneas ferroviarias de Trenes Argentinos.

Por su parte, el Astillero Río Santiago (ARS), con una dotación total de 2.900 trabajadores, ha construido tanto buques para la Armada como para la marina mercante, además de fabricar motores, grúas, locomotoras y componentes de turbinas hidráulicas. En el ARS fue reparado el patrullero ARA King en 2018, y desde 2015 se trabaja en la construcción de dos lanchas para instrucción de cadetes, una de ellas entregada en octubre de 2021.

4. Financiamiento y desafíos económicos

En cuanto a la situación actual y específica de la industria naval, existe consenso en que contamos con excelentes recursos humanos e instituciones y universidades dedicadas a la formación naval, pero se deben promover recursos materiales, en todo sentido. Y para lograrlo hay que fomentar políticas de financiamiento, innovación y sustentabilidad.

El financiamiento en la industria naval es crucial. Según el presidente de la Federación de la Industria Naval Argentina, “muchas veces, el precio de un barco supera incluso el valor de la unidad productiva, es decir, del astillero en sí. En este contexto, los armadores —propietarios y operadores de los buques— requieren inversiones de largo plazo. Por ejemplo, los astilleros localizados en la hidrovía, para construir un empujador, enfrentan un período de amortización de al menos diez años. Dado que los márgenes de utilidad son reducidos, es esencial que cualquier

⁸ Ver: <https://Tandanor.com.ar/industria-naval/#complejo-industrial>

construcción cuente con un financiamiento adecuado, especialmente si no es la propia empresa la que puede cubrirlo con sus ganancias.”⁹

Se ha intentado compensar parcialmente la falta de financiamiento específico con otros fondos, como el Fondo Nacional de la Defensa (FONDEF), que jugó un papel clave en fortalecer la industria nacional y reducir las importaciones. En 2021, se destinaron 170 millones de pesos de este fondo para la modernización y puesta en valor de la corbeta multipropósito Clase Meko 140 ARA "Robinson", perteneciente a la Armada Argentina. El buque fue sometido en el astillero TANDANOR a la modernización completa de sus sistemas.¹⁰

El desarrollo nacional y la industria naval están íntimamente ligados: el fortalecimiento de sectores productivos permite la promoción de la industria naval y, al mismo tiempo, sin industria naval no habrá elementos suficientes para fomentar de manera sustentable la producción, el comercio y las exportaciones nacionales.

5. Argentina, su constitución geográfica y la actualidad naval

Nuestro país cuenta, por un lado, con una de las mayores extensiones de costa marítima del mundo y, por otro, con la principal vía fluvial de la región, la Hidrovía de la cuenca del Paraná. El 80% del comercio exterior (complejo agroexportador, industria automotriz, economías regionales, entre otros) se lleva a cabo a través de la Vía Navegable Troncal, circulando a través de ella un promedio de 4.500 buques al año de acuerdo a datos de la Administración General de Puertos S.E.¹¹. Además, en promedio, el 30% del gas y el petróleo proviene de actividades offshore, las cuales dependen de la industria naval.

En virtud de los informes presentados oportunamente por la Administración General de Puertos, durante el año 2022, por la Vía Navegable Troncal transitaban 4.407 buques, de diferentes tamaños y con distintos tipos de carga. En cuanto al tipo, las estadísticas confirman que el principal buque que navega las aguas de la Vía Navegable Troncal es el granelero asociado al complejo agroexportador, que representa el 55% del total con una cifra de 2.320 buques en el año. Por su parte, los buques tanque representan el 17% del tráfico, con un total de 1.100 embarcaciones, y los portacontenedores representan el 14% con 543 buques, mientras que los de carga general alcanzan el 4% con 220. El tráfico total se completa con buques de

⁹ Declaraciones del presidente de la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA) y del Astillero Río Paraná Sur, Ingeniero Marcos de Monte. Ver: <https://www.youtube.com/watch?v=bnFTaraTVik&t=336s>

¹⁰ Ver: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/finalizaron-las-tareas-de-recuperacion-de-las-capacidades-de-la-corbeta-ara-robinson-en-el>

¹¹ Ver: <https://www.argentina.gob.ar/administracion-general-de-puertos-se/navegable-troncal/la-navegable-troncal/trafico>

vehículos, LNG tanque, frigoríficos, remolcadores, de pasajeros, dragas, *wood chip carrier*, *Ro-Ro cargo*, pesqueros y de suministros.¹²

En materia de recursos naturales, Argentina cuenta con recursos naturales estratégicos: pesca e hidrocarburos.

Por otro lado, nuestro espacio marítimo y fluvial está íntimamente ligado a la historia argentina. A través de nuestros ríos y del mar argentino se canaliza la producción nacional y se conecta con el resto del mundo. Especialmente, en lo concerniente al sector agropecuario.

Pero la situación actual dista de ser la ideal por las siguientes cuestiones:

1) La pesca en el mar argentino está afectada por extranjeros. En ese sentido, son conocidas las imágenes de buques pesqueros invadiendo nuestra zona económica exclusiva.

2) Transporte de granos bajo banderas extranjeras, más del 90% del tráfico naval de la Hidrovía corresponden a buques de bandera extranjera. En particular, de bandera paraguaya, dados los beneficios impositivos y menores costos que ofrece aquel país.

3) Prioridad al puerto de Montevideo, este Gobierno hace pocos meses permitió a Uruguay avanzar con el dragado de 14 metros, lo que obligará en muchos casos a que el tráfico comercial pase el país vecino.

En este contexto, el Canal Magdalena surge como una opción estratégica. Esta ruta de navegación natural, ubicada al sur del Canal Punta Indio y más cercana a la costa argentina, actualmente tiene una profundidad de solo 15 pies, lo que impide su uso para acceder a los puertos fluviales del Río de la Plata, el Paraná y el Uruguay. Debido a esto, tanto buques argentinos como internacionales deben atravesar aguas administradas por Uruguay y esperar su autorización para acceder a estos puertos.¹³ La apertura y desarrollo del Canal Magdalena resultan claves por razones económicas, técnicas y geopolíticas: permitiría reducir costos operativos y tiempos de navegación, mejorar la eficiencia con un canal de doble vía, y aumentar los ingresos por servicios desde la costa argentina. Además, tendría un impacto positivo en la economía de la Provincia de Buenos Aires y se alinea con los estándares internacionales de navegación.¹⁴

4) El saldo comercial del sector naval es negativo, es decir las importaciones superan a las exportaciones, y con creces. Por falta de proveedores locales, alrededor del 25 al 30% de las materias primas e insumos provienen del exterior. Adicionalmente,

¹² Ver: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/11/anual_2022_if_gestion_vnt.pdf

¹³ Centro de Economía Política Argentina (CEPA), (2022). El Canal Magdalena: Un desafío soberano. <https://www.centrocepa.com.ar/informes/348-el-canal-magdalena-un-desafio-soberano>

¹⁴ Manual de inversión de la Cadena de Valor Naval-Navalpartista / Lucía Mauro... [et al.] ; coordinación general de Miriam Berges.- 1a ed.- Mar del Plata : Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, 2023. Libro digital, PDF - (Cadenas de Valor en la Provincia de Buenos Aires ; 1)

considerando la totalidad de la flota de embarcaciones que operan en Argentina en diversas actividades, el 52% son buques importados (Podetti y Podetti, 2019).

En conclusión, pese a sus ventajas geográficas y vinculadas a recursos naturales, Argentina carece de un modelo exportador en general. Y, en particular, enfocado a la industria naval.

6. Antecedentes normativos

Entre 1970 y 1985 funcionó el Fondo Nacional de la Marina Mercante (FNMM), con el objetivo de establecer condiciones para competir internacionalmente. En 1972, se aprobó la Ley de Promoción de la Industria Naval, cuyo propósito era mejorar su eficiencia.

A principios de la década de 1990, la situación del sector se deterioró con la eliminación del FNMM y la disolución de la flota estatal, lo que provocó el cierre de numerosos astilleros y talleres.

En 1999, se inició un cambio en esta situación al derogar el régimen que permitía el alquiler de buques extranjeros para el cabotaje nacional. Luego, en 2004, se promulgó el Decreto N° 1.010, que estableció un régimen destinado a aumentar la capacidad de la flota nacional y mejorar las condiciones de la Industria Naval mediante medidas fiscales específicas.¹⁵

En 2017 se sancionó la ley 27.418 de Régimen de promoción de la industria naval y la Ley 27.419 para incentivar el desarrollo de la Marina Mercante nacional. Recibió un abrumador apoyo de todo el arco político.

La ley 27.418 contiene disposiciones muy relevantes, como el artículo 8 que prevé que los trabajos de modificación y reparación de buques de bandera argentina deberán ser realizados en astilleros argentinos.

Un año antes, en 2016, la Ministra de Seguridad Patricia Bullrich había promovido una compra en el sentido contrario. Sin perjuicio de que la operación está acusada de varias irregularidades, lo cierto es que se ordenó la compra de 6 lanchas para la Prefectura a un astillero israelí, cuando, en rigor, hubiera correspondido que el Estado Nacional se proveyera a través de astilleros argentinos.¹⁶

Pero en 2017 ocurrió algo todavía peor: el Presidente Macri vetó parcialmente y le sacó dos cuestiones clave.

Primero, y fundamental, vetó el artículo 10 que creaba el Fondo para el desarrollo de la Industria Naval, que se iba a destinar a la adquisición de equipamiento para astilleros, talleres navales y estudios de ingeniería, y también a la construcción de buques.

¹⁵ Ver: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/industria-naval>

¹⁶ Ver: <https://www.pagina12.com.ar/494816-las-lanchas-de-bullrich-un-gran-negocio-para-israel>

Segundo, Macri vetó el artículo 13 sobre promoción de industria naval vinculada a bienes de capital.

Así, la ley sancionada en 2017 fue inmediatamente vaciada por Macri. De esta manera, nunca se logró un avance sustancial en la industria naval.

7. Proyecto de ley y propuestas

Junto con varios representantes de la industria naval, consideramos que llegó el momento de reconstruir el régimen naval a través de un nuevo proyecto de ley.

Ese proyecto tiene cuatro ejes:

1. Fortalecimiento de producción de bienes de capital vinculados a la industria naval

Se propondrán beneficios tributarios y aduaneros para la construcción de buques. En concreto, se establecerá un régimen de inversiones para astilleros y talleres navales tendientes a producir nuevos bienes o aumentar capacidad de producción. Se otorgarán beneficios, tales como devolución anticipada de IVA, amortización acelerada de ganancias, exención de derechos aduaneros y se emitirán bonos fiscales sobre investigación en investigación y desarrollo buques usados.

2. Incentivos a la demanda

Los Armadores que encarguen la construcción de buques o artefactos navales recibirán beneficios tributarios sobre las sumas efectivamente abonadas astilleros, talleres o estudios de ingeniería naval. Concretamente, gozarán de exención al impuesto a las ganancias y del derecho a convertir sumas abonadas en crédito fiscal. Estos beneficios llevarán aparejadas obligaciones, vinculadas a que se inscriban en bandera argentina y la mantengan quince años, cuenten con tripulación local y se reparen en nuestro país.

3. Constitución de un fondo de financiamiento

El principal desafío consiste en armar un fondo de financiamiento que sea sustentable. Con esto nos referimos a que sus cimientos sean independientes del gobierno de turno y que cuente con recursos genuinos, corrientes y equitativos. Además de fomentar la industria naval directamente, se establecerán restricciones a la importación de buques, en particular de buques usados.

4. Desarrollo de instrumentos financieros complementarios - Programas de créditos e hipoteca naval

Sin perjuicio del fondo de financiamiento a constituirse (FODINA), consideramos prioritario que se formulen instrumentos financieros complementarios, ya sea con entidades públicas o privadas.

Además, las políticas de financiamiento deben: 1) constituirse en sistemas de garantía para acceso a crédito, o bien fondeo a largo plazo directamente provisto por el Estado, 2) orientarse a esquemas mixtos, es decir con participación estatal pero también privadas, 3) coordinar créditos con organismos internacionales.

Así, el fondo de financiamiento tendría que estar dirigido, entre otras cuestiones a sostener hipotecas o leasing navales en condiciones más ventajosas para quienes las demanden.

En paralelo, se debe instruir al BCRA a que diseñe una línea de crédito especialmente dedicada a bienes de capital vinculados a la industria naval.

5. Fomento de proveedores locales y astilleros

Se deben generar incentivos para la adquisición de buques o artefactos navales en proyectos vinculados a la defensa o seguridad con proveedores nacionales. En otras palabras, en licitaciones internacionales los proveedores locales contarán con una preferencia del 10% del precio respecto a oferentes extranjeros.

6. Actualidad – Medidas en detrimento de la industria naval nacional

En abril de 2025 fue dictado el decreto n°273/2025, cuyo efecto principal consiste en la importación de equipamiento naval usado. Así, se permite el ingreso de productos sin suficiente calidad ni certificaciones y se afecta la industria y el empleo local, en particular a la industria naval. Además, dicho decreto fue dictado en ejercicio de una delegación vencida. Por ende, corresponde su derogación.

Por lo expuesto, solicitamos que nos acompañen con la sanción de esta iniciativa.

Diputada Julia Strada