



## **PROYECTO DE LEY**

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

### **LEY FEDERAL DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE FLUVIAL ARGENTINO Y CREACIÓN DE LA SOCIEDAD ARGENTINA DE NAVEGACIÓN POR HIDROVÍAS**

#### **TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**

##### **CAPÍTULO I**

Objeto, finalidad y declaraciones de interés

##### **Artículo 1°— Objeto.**

La presente ley tiene por objeto:

- a) Crear la Sociedad Argentina de Navegación por Hidrovías S.A. (SANH S.A.), con participación estatal minoritaria y acción de oro del Estado Nacional, destinada al transporte fluvial de cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná y demás ríos navegables de jurisdicción nacional;
- b) Desarrollar una flota mercante fluvial de bandera argentina que reduzca la dependencia estructural de servicios de transporte extranjeros, promueva la industrialización del sector naval nacional y contribuya a la reducción de la salida de divisas;
- c) Establecer un régimen de preferencia nacional y gradualidad en la incorporación de contenido argentino en la construcción y operación de embarcaciones fluviales;
- d) Promover el uso de instrumentos de facturación en moneda nacional y

sistemas de compensación bilateral o multilateral en la operatoria del transporte fluvial regional;

e) Fortalecer la integración logística regional con la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia, mediante el desarrollo de corredores fluviales de integración;

f) Contribuir al desarrollo federal mediante la promoción de polos logísticos en provincias ribereñas y la dinamización de economías regionales vinculadas al transporte fluvial.

**Artículo 2°— Declaración de interés estratégico nacional.**

Declárase de interés

estratégico nacional el desarrollo del transporte fluvial argentino, la construcción de flota mercante fluvial propia, la captura de valor logístico en la Hidrovía Paraguay-Paraná y el fortalecimiento de la industria naval nacional, en los términos de la cláusula del progreso establecida en el artículo 75 inciso 18 de la Constitución Nacional.

**Artículo 3°— Naturaleza jurídica de SANH S.A.**

Créase la Sociedad Argentina de

Navegación por Hidrovías Sociedad Anónima (SANH S.A.), como sociedad anónima de capital mayoritariamente privado regida por las disposiciones de la Ley General de Sociedades N° 19.550 y sus modificatorias, con participación estatal minoritaria del treinta y cinco por ciento (35%) del capital social y acción de oro conferida al Estado Nacional en los términos del artículo 6° de la presente ley.

La sociedad funcionará en el ámbito del Ministerio de Economía y tendrá su domicilio legal en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin perjuicio de las bases operativas que establezca en provincias ribereñas de conformidad con su estrategia comercial.

**Artículo 4°— Finalidad y objeto social.**

SANH S.A. tendrá como finalidad

principal la prestación de servicios de transporte fluvial de cargas, contenedores y mercaderías de todo tipo en ríos navegables de jurisdicción nacional e internacional, y podrá realizar todas las actividades conexas, complementarias y subsidiarias que resulten conducentes para el cumplimiento de su objeto, incluyendo de manera enunciativa y no taxativa:

- a) Transportar cargas y contenedores mediante barcazas, remolcadores y embarcaciones fluviales propias o de terceros bajo bandera argentina;
- b) Construir, adquirir, fletar, arrendar y operar embarcaciones fluviales de todo tipo;
- c) Prestar servicios logísticos portuarios, de almacenamiento, estibaje, consolidación de cargas y servicios auxiliares de navegación;
- d) Participar en licitaciones públicas y privadas para la prestación de servicios de transporte fluvial en el territorio nacional y en países vecinos;
- e) Celebrar contratos de transporte, fletamento, tiempo compartido, joint ventures y demás modalidades contractuales lícitas con operadores nacionales e internacionales;
- f) Promover el desarrollo de la industria naval nacional mediante la contratación de astilleros argentinos para la construcción, reparación y mantenimiento de su flota;
- g) Integrar corredores de exportación e importación con países miembros de la Hidrovía Paraguay-Paraná y otros países de América del Sur;
- h) Contribuir a la reducción del costo logístico interno mediante la generación de competencia en el mercado de transporte fluvial;
- i) Desarrollar y aplicar tecnologías de navegación sustentable, eficiencia energética y reducción de emisiones contaminantes;
- j) Formar y capacitar personal especializado en navegación fluvial, mecánica naval y logística portuaria.

## **CAPÍTULO II**

Autoridad de aplicación, reglamentación y coordinación interjurisdiccional

### **Artículo 5° — Autoridad de aplicación.**

El Ministerio de Economía será la autoridad de aplicación de la presente ley y ejercerá las siguientes funciones:

- a) Representar al Estado Nacional en la Asamblea de Accionistas y designar a los directores estatales;
- b) Ejercer los derechos conferidos por la acción de oro del Estado Nacional;
- c) Aprobar los estudios de viabilidad económica, plan de negocios y estrategia de capitalización de SANH S.A.;
- d) Coordinar con el Ministerio de Transporte la compatibilización de la actividad de SANH S.A. con las políticas nacionales de transporte fluvial y la regulación de la Hidrovía Paraguay-Paraná;
- e) Articular con el Banco Central de la República Argentina la implementación de instrumentos de cobertura cambiaria y sistemas de compensación bilateral o multilateral;
- f) Suscribir convenios de cooperación con las provincias ribereñas para el desarrollo de infraestructura portuaria y polos logísticos regionales;
- g) Elaborar y presentar ante el Honorable Congreso de la Nación el informe anual previsto en el artículo 37 de esta ley;
- h) Reglamentar todos aquellos aspectos necesarios para la efectiva aplicación de la presente ley.

**Artículo 6°— Reglamentación.**

El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días corridos contados desde su promulgación. La reglamentación deberá establecer con precisión:

- a) Los procedimientos para la constitución de SANH S.A., convocatoria de inversores privados y apertura del capital social;
- b) Los requisitos de idoneidad técnica, profesional y ética que deberán cumplir los directores de SANH S.A.;
- c) Los mecanismos de coordinación entre SANH S.A. y el concesionario de la Hidrovía Paraguay-Paraná o el organismo que en el futuro administre dicho sistema fluvial;

- d) Los criterios para la determinación del contenido nacional en la construcción de embarcaciones y los procedimientos de certificación;
- e) Las pautas para la elaboración de los estudios de viabilidad económica y plan de negocios;
- f) Los estándares ambientales y de seguridad aplicables a las operaciones de SANH S.A.;
- g) Todo otro aspecto que resulte necesario para la operatividad de la ley.

**Artículo 7°— Consejo Federal de Desarrollo del Transporte Fluvial.**

Créase

el Consejo Federal de Desarrollo del Transporte Fluvial como órgano de coordinación interjurisdiccional, integrado por:

- a) Un (1) representante del Ministerio de Economía, quien lo presidirá;
- b) Un (1) representante del Ministerio de Transporte;
- c) Un (1) representante del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto;
- d) Un (1) representante de cada provincia ribereña de la Hidrovía Paraguay-Paraná que adhiera a la presente ley;
- e) Un (1) representante de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El Consejo tendrá como funciones:

- I. Asesorar a la autoridad de aplicación en la formulación de políticas de desarrollo del transporte fluvial;
- II. Proponer proyectos de infraestructura portuaria fluvial de interés federal;
- III. Coordinar acciones entre la Nación y las provincias para el desarrollo de polos logísticos regionales;
- IV. Promover la integración de las economías provinciales a los corredores fluviales de exportación;

V. Evaluar el impacto regional de las operaciones de SANH S.A.

El Consejo se reunirá como mínimo dos (2) veces al año y elevará anualmente un informe al Honorable Congreso de la Nación.

## **TÍTULO II**

### **RÉGIMEN SOCIETARIO, ACCIONARIO Y GOBIERNO CORPORATIVO**

#### **CAPÍTULO I**

Composición del capital social y derechos de accionistas

#### **Artículo 8°— Composición accionaria.**

El capital social de SANH S.A. se integrará de acuerdo con la siguiente estructura:

- a) Estado Nacional: treinta y cinco por ciento (35%) del capital social, con acción de oro en los términos del artículo 10 de esta ley;
- b) Provincias ribereñas de la Hidrovía Paraguay-Paraná: hasta quince por ciento (15%) del capital social, asignado en proporción a la extensión de costa fluvial navegable en cada jurisdicción;
- c) Inversores privados nacionales, personas humanas o jurídicas: hasta cuarenta por ciento (40%) del capital social;
- d) Inversores regionales, personas humanas o jurídicas con domicilio en la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay o el Estado Plurinacional de Bolivia: hasta diez por ciento (10%) del capital social.

La reglamentación establecerá los mecanismos para garantizar la mayor dispersión accionaria posible dentro del segmento de inversores privados nacionales, privilegiando la participación de pequeños y medianos inversores, fondos de inversión nacionales y regímenes de ahorro colectivo.

#### **Artículo 9°— Capitalización inicial.**

El capital inicial de SANH S.A. no podrá ser inferior a pesos argentinos equivalentes a ciento cincuenta millones de dólares estadounidenses (USD 150.000.000) calculados al tipo de cambio oficial

vendedor del Banco de la Nación Argentina vigente a la fecha de constitución de la sociedad.

El aporte del Estado Nacional correspondiente al treinta y cinco por ciento (35%) del capital social se integrará mediante la combinación de las siguientes fuentes:

- a) Partida presupuestaria específica: cincuenta por ciento (50%);
- b) Capitalización de créditos fiscales de astilleros nacionales: hasta treinta por ciento (30%);
- c) Cesión de activos fluviales existentes en el patrimonio del Estado Nacional, debidamente valuados por perito independiente: hasta veinte por ciento (20%).

La integración total del aporte estatal deberá completarse dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde la promulgación de la presente ley.

**Artículo 10°— Acción de oro del Estado Nacional.**

Otórgase al Estado Nacional una acción de oro que conferirá derecho de veto en las siguientes materias, con carácter taxativo y restrictivo:

- a) Venta, transferencia, cesión, gravamen o disposición por cualquier título de activos estratégicos que superen el diez por ciento (10%) del activo total de la sociedad;
- b) Cambio de bandera de la flota o matriculación de embarcaciones en registros extranjeros;
- c) Establecimiento de bases operativas principales, sedes administrativas o centros de decisión estratégica fuera del territorio de la República Argentina;
- d) Celebración de operaciones de endeudamiento en moneda extranjera por montos superiores al cinco por ciento (5%) del activo total de la sociedad, o que impliquen garantías reales sobre activos estratégicos;
- e) Modificación del objeto social que implique el abandono de la actividad principal de transporte fluvial en ríos navegables argentinos;

f) Fusión, escisión, transformación o disolución voluntaria de la sociedad;

g) Transferencia del control accionario, directa o indirecta, a personas humanas o jurídicas extranjeras.

El ejercicio de la acción de oro deberá ser fundado mediante decreto del Poder Ejecutivo Nacional con expresa invocación de las razones de interés estratégico nacional que lo justifiquen, debiendo darse cuenta al Honorable Congreso de la Nación dentro de los diez (10) días de su ejercicio.

El Estado Nacional no podrá ejercer la acción de oro para cuestiones operativas, comerciales o de gestión ordinaria de la sociedad, ni para intervenir en decisiones del Directorio que correspondan al ámbito de discrecionalidad empresarial.

**Artículo 11°— Prohibición de transferencia del control a extranjeros.**

No podrá transferirse, directa ni indirectamente, el control accionario de SANH S.A. a personas humanas o jurídicas extranjeras no residentes en la República Argentina, ni a sociedades controladas por capitales extranjeros.

Se entenderá que existe control extranjero cuando personas humanas o jurídicas extranjeras, por sí o a través de interpósita persona, detenten:

a) La mayoría del capital social;

b) Votos suficientes para formar la voluntad social en las asambleas ordinarias o para elegir la mayoría de los directores;

c) Vínculos de administración, control empresarial o influencia dominante en los términos de la Ley N° 19.550 y normas concordantes.

La violación de esta prohibición será causal de nulidad absoluta del acto de transferencia accionaria y habilitará al Estado Nacional a ejercer el derecho de adquisición preferente de las acciones involucradas a valor de libros.

**Artículo 12°— Obligaciones de información de accionistas.**

Los accionistas de

SANH S.A. estarán obligados a informar al Directorio y a la Asamblea de Accionistas:

- a) Todo cambio en la titularidad de sus acciones que implique una variación superior al uno por ciento (1%) del capital social;
- b) La existencia de acuerdos de accionistas, sindicaciones de acciones, pactos de voto o cualquier otra forma de actuación concertada;
- c) La identidad de los beneficiarios finales en caso de sociedades, fideicomisos o estructuras corporativas complejas;
- d) Cualquier situación de conflicto de interés que pudiera afectar la independencia de su voto en la Asamblea de Accionistas.

La reglamentación establecerá los procedimientos y plazos para el cumplimiento de estas obligaciones, así como las sanciones aplicables en caso de incumplimiento.

## **CAPÍTULO II**

Gobierno corporativo, Directorio y órganos de fiscalización

### **Artículo 13°— Directorio.**

SANH S.A. será administrada por un Directorio compuesto por siete (7) miembros titulares y sus respectivos suplentes, distribuidos de la siguiente manera:

- a) Tres (3) directores designados por los accionistas privados nacionales, elegidos en Asamblea Ordinaria por simple mayoría de votos;
- b) Dos (2) directores designados por el Estado Nacional;
- c) Un (1) director designado por las provincias ribereñas accionistas de manera consensuada, o en su defecto por rotación anual entre las provincias con mayor participación accionaria;
- d) Un (1) director designado por los inversores regionales extranjeros, en caso de que su participación accionaria alcance el cinco por ciento (5%) o más del capital social.

Los directores durarán tres (3) ejercicios en sus funciones pudiendo ser reelectos, y podrán ser removidos con causa justificada mediante resolución

fundada de la Asamblea de Accionistas con mayoría agravada de dos tercios (2/3) de votos presentes.

**Artículo 14°— Requisitos de idoneidad de los directores.**

Los directores de

SANH S.A. deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos:

- a) Ser mayores de edad con capacidad plena para ejercer el comercio;
- b) Poseer título universitario de grado y experiencia profesional no inferior a diez (10) años en áreas vinculadas a la gestión empresarial, transporte, logística, finanzas corporativas, administración pública o ingeniería naval;
- c) No haber sido condenados por delitos dolosos, inhabilitados para ejercer cargos públicos o comerciar, o sancionados por la Comisión Nacional de Valores o el Banco Central de la República Argentina;
- d) No encontrarse en situación de incompatibilidad por ejercicio simultáneo de cargos en empresas competidoras o en conflicto de interés;
- e) Presentar declaración jurada patrimonial al momento de asumir el cargo y anualmente durante su ejercicio.

La reglamentación establecerá los procedimientos de evaluación de idoneidad y los mecanismos de prevención de conflictos de interés.

**Artículo 15°— Comités especiales.**

El Directorio deberá constituir los

siguientes comités especiales con funciones específicas:

- a) Comité de Auditoría: integrado por tres (3) directores, con mayoría de directores independientes, encargado de supervisar la contabilidad, auditoría externa, control interno y cumplimiento normativo;
- b) Comité de Estrategia y Desarrollo: encargado de evaluar planes de expansión, inversiones en flota, alianzas estratégicas e integración regional;
- c) Comité de Gestión de Riesgos: responsable de identificar, medir y gestionar riesgos operativos, financieros, ambientales y reputacionales;

d) Comité de Sustentabilidad: encargado de supervisar el cumplimiento de estándares ambientales, sociales y de gobernanza corporativa.

Los comités elevarán informes trimestrales al Directorio y sus recomendaciones tendrán carácter vinculante en las materias de su competencia.

**Artículo 16°— Sindicatura y auditoría externa.**

SANH S.A. contará con:

a) Una Sindicatura compuesta por tres (3) síndicos titulares y tres (3) suplentes, designados por la Asamblea Ordinaria de Accionistas, que deberán ser contadores públicos matriculados con experiencia en auditoría de sociedades;

b) Auditoría externa realizada por firmas de reconocida trayectoria internacional inscriptas en el registro correspondiente de la Comisión Nacional de Valores, contratadas por plazo de tres (3) ejercicios renovables por una única vez.

Los informes de auditoría externa serán de acceso público y se publicarán en el sitio web de SANH S.A. y en el Boletín Oficial de la República Argentina dentro de los diez (10) días de su emisión.

**Artículo 17°— Transparencia y acceso a la información.**

SANH S.A. deberá

mantener actualizado un sitio web de acceso público donde publicará:

a) Estatuto social, reglamento interno y composición del Directorio;

b) Estados contables trimestrales y anuales auditados;

c) Actas de Asambleas de Accionistas en versión pública;

d) Informes de auditoría externa y dictámenes de Sindicatura;

e) Contratos con terceros superiores al uno por ciento (1%) de los ingresos anuales;

f) Indicadores de gestión operativa, financiera y estratégica conforme al artículo 38 de esta ley;

- g) Plan estratégico plurianual y presupuesto anual aprobado;
- h) Política de compras, licitaciones y selección de proveedores;
- i) Política de prevención de conflictos de interés y gestión de denuncias;
- j) Toda otra información relevante para accionistas, autoridades públicas y ciudadanía.

### **TÍTULO III SOBERANÍA LOGÍSTICA Y RÉGIMEN DE OPERACIONES**

#### **CAPÍTULO I**

Bandera nacional y preferencia por embarcaciones argentinas

#### **Artículo 18°— Bandera argentina obligatoria.**

Toda embarcación incorporada al activo de SANH S.A., sea de su propiedad, arrendada a largo plazo o afectada mediante contratos de fletamento por tiempo, deberá operar exclusivamente bajo bandera argentina e inscribirse en el Registro Nacional de Buques en los términos de la Ley de la Navegación N° 20.094 y su reglamentación.

Las embarcaciones bajo bandera argentina deberán cumplir con las obligaciones laborales, fiscales y de seguridad establecidas en la legislación nacional, así como con los tratados internacionales de navegación ratificados por la República Argentina.

#### **Artículo 19°— Preferencia nacional en contrataciones.**

SANH S.A. deberá priorizar la contratación de servicios de transporte fluvial prestados por embarcaciones de bandera argentina, sean propias o de terceros, siempre que se cumplan las siguientes condiciones concurrentes:

- a) La oferta nacional iguale o supere en un margen no mayor al quince por ciento (15%) el precio de la oferta de servicios prestados por embarcaciones de bandera extranjera, considerando el costo total del servicio incluyendo seguros, tiempos de tránsito y condiciones comerciales;
- b) Las embarcaciones nacionales ofertadas cumplan con los estándares técnicos,

de seguridad, capacidad de carga y antigüedad requeridos para la operación específica;

c) Exista capacidad disponible en el plazo requerido por las necesidades operativas de SANH S.A. y sus clientes.

Cumplidos los requisitos precedentes, SANH S.A. priorizará la contratación nacional. Cuando no se cumplan tales condiciones, SANH S.A. podrá contratar servicios prestados por embarcaciones de bandera extranjera mediante procedimiento de licitación pública o contratación directa debidamente fundada.

**Artículo 20°— Fundamentación y transparencia en contrataciones.**

Toda contratación de servicios prestados por embarcaciones de bandera extranjera deberá ser expresamente fundada por el Directorio de SANH S.A. mediante resolución que indique:

a) Motivos técnicos, operativos o económicos que justifican la contratación extranjera;

b) Cotizaciones o propuestas nacionales evaluadas y razones de su no selección;

c) Beneficios esperados de la contratación extranjera en términos de costo, tiempo o calidad de servicio;

d) Plazo de la contratación y compromisos asumidos.

La resolución fundada será remitida a la Sindicatura y a la Auditoría General de la Nación dentro de los diez (10) días de celebrado el contrato.

**Artículo 21°— Publicidad de estadísticas de contratación.**

La autoridad de aplicación publicará trimestralmente en su sitio web oficial estadísticas detalladas sobre:

a) Cantidad de servicios contratados por SANH S.A. discriminados por bandera de las embarcaciones;

b) Volumen de carga transportada por embarcaciones nacionales y extranjeras;

c) Monto total pagado a operadores nacionales y extranjeros;

- d) Proporción de flota propia, arrendada nacional y arrendada extranjera;
- e) Evolución de la participación de bandera argentina en las operaciones de SANH S.A.

## **CAPÍTULO II**

### Construcción de flota y contenido nacional

#### **Artículo 22°— Desarrollo gradual de contenido nacional.**

La construcción de barcasas, remolcadores y demás embarcaciones fluviales destinadas a integrar

la flota de SANH S.A. deberá alcanzar los siguientes objetivos graduales de contenido nacional:

- a) Años 1 a 3 desde la vigencia de esta ley: contenido nacional mínimo del treinta por ciento (30%);
- b) Años 4 a 6 desde la vigencia de esta ley: contenido nacional mínimo del cuarenta por ciento (40%);
- c) Año 7 en adelante desde la vigencia de esta ley: contenido nacional mínimo del cincuenta por ciento (50%).

Se computará como contenido nacional:

- I. Trabajos de construcción de estructura, casco y superestructura realizados en astilleros ubicados en territorio argentino;
- II. Servicios de ingeniería naval, arquitectura naval, diseño, cálculos estructurales y certificación técnica prestados por profesionales matriculados y empresas con domicilio en la República Argentina;
- III. Componentes, equipamiento, sistemas de propulsión, generación eléctrica, navegación, comunicaciones y seguridad fabricados o ensamblados en establecimientos industriales radicados en territorio argentino;
- IV. Materiales de origen argentino empleados en la construcción, incluyendo aceros, aleaciones, pinturas, revestimientos y productos químicos.

La reglamentación establecerá la metodología de cálculo del contenido nacional, los mecanismos de certificación y los organismos competentes para su verificación.

**Artículo 23°— Excepciones al contenido nacional mínimo.**

El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la autoridad de aplicación, podrá autorizar mediante

decreto fundado excepciones a los porcentajes mínimos de contenido nacional establecidos en el artículo precedente, cuando concurren las siguientes circunstancias debidamente acreditadas:

- a) No exista en el territorio nacional capacidad técnica certificada para la fabricación de componentes críticos o sistemas tecnológicos específicos necesarios para la embarcación;
- b) El sobrecosto de la utilización de bienes o servicios nacionales supere el veinticinco por ciento (25%) del valor de los bienes o servicios equivalentes disponibles en el mercado internacional, con calidad y prestaciones comparables;
- c) Razones de seguridad operativa, innovación tecnológica o cumplimiento de estándares internacionales de navegación justifiquen la adquisición de equipamiento específico no disponible en el mercado nacional;
- d) Situaciones de emergencia o fuerza mayor que requieran la rápida incorporación de embarcaciones a la flota sin posibilidad de aguardar los plazos de construcción nacional.

Las excepciones autorizadas deberán ser informadas al Honorable Congreso de la Nación dentro de los treinta (30) días de su emisión, detallando las razones técnicas y económicas que las fundamentan.

**Artículo 24°— Programa de desarrollo de proveedores nacionales.**

La autoridad de aplicación, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Productivo y el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, implementará un Programa de Desarrollo de Proveedores Nacionales del Sector Naval, que tendrá los siguientes objetivos:

- a) Identificar brechas tecnológicas y de capacidad productiva en la industria naval argentina;
- b) Promover la transferencia de tecnología desde fabricantes internacionales

hacia empresas nacionales mediante acuerdos de licencia, joint ventures o asociaciones estratégicas;

c) Financiar proyectos de investigación aplicada y desarrollo tecnológico en universidades nacionales y centros de investigación orientados a resolver necesidades específicas del sector naval;

d) Facilitar la certificación de astilleros y proveedores nacionales conforme a estándares internacionales de calidad, seguridad y gestión ambiental;

e) Articular redes de colaboración entre grandes astilleros, pequeñas y medianas empresas proveedoras y centros tecnológicos.

El Programa contará con una partida presupuestaria específica y será ejecutado por el organismo que designe la reglamentación.

**Artículo 25°— Registro de Astilleros y Proveedores Nacionales.**

Créase el Registro de Astilleros y Proveedores Nacionales del Sector de Transporte Fluvial, en el ámbito de la autoridad de aplicación, en el cual deberán inscribirse todos los astilleros, talleres navales, fabricantes de equipamiento y proveedores de servicios que deseen participar en las contrataciones de SANH S.A.

La inscripción en el Registro requerirá acreditar:

a) Capacidad técnica y experiencia en la actividad declarada;

b) Cumplimiento de obligaciones fiscales, laborales y de seguridad social;

c) Certificaciones de calidad, seguridad industrial y gestión ambiental, cuando correspondan;

d) Solvencia económico-financiera adecuada al tipo de contrataciones en las que pretenda participar;

e) Inexistencia de inhabilitaciones, sanciones administrativas graves o condenas penales de sus representantes legales.

La reglamentación establecerá las categorías de inscripción, requisitos específicos, procedimientos de evaluación y causales de suspensión o baja

del Registro.

### **CAPÍTULO III**

Régimen de facturación y medios de pago

#### **Artículo 26°— Sistema de facturación preferencial en moneda nacional.**

SANH S.A. establecerá un régimen de tarifas preferenciales para clientes que contraten servicios de transporte fluvial en:

- a) Pesos argentinos con cláusula de ajuste por Unidad de Valor Compensada (UVC) u otro instrumento de cobertura inflacionaria autorizado por el Banco Central de la República Argentina;
- b) Monedas nacionales de países miembros de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el marco de acuerdos bilaterales o multilaterales de compensación;
- c) Instrumentos de clearing, compensación o liquidación en moneda local establecidos en tratados internacionales o sistemas de pagos regionales.

Los descuentos aplicables a la facturación en moneda nacional podrán alcanzar hasta el quince por ciento (15%) respecto de la tarifa equivalente en dólares estadounidenses, en función del plazo del contrato, volumen de carga comprometido y modalidad de pago.

#### **Artículo 27°— Facturación en moneda extranjera.**

La facturación de servicios en dólares estadounidenses u otras monedas extranjeras estará permitida en los siguientes casos:

- a) Servicios de transporte de exportación con destino final en países no miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR);
- b) Contratos celebrados con cargadores extranjeros no residentes en la República Argentina;
- c) Operaciones de transporte multimodal que involucren tramos marítimos internacionales;
- d) Contratos sujetos a financiamiento internacional de organismos multilaterales de crédito o bancos extranjeros que requieran facturación en moneda extranjera

como condición del financiamiento.

En todos los casos, la opción por facturación en moneda extranjera deberá estar expresamente justificada en el contrato respectivo.

**Artículo 28°— Sistema de cobertura cambiaria.**

El Banco Central de la República Argentina, en coordinación con el Ministerio de Economía, establecerá mecanismos de cobertura de riesgo cambiario para contratos celebrados en pesos argentinos o moneda nacional, que podrán incluir:

- a) Futuros de tipo de cambio transados en mercados autorizados;
- b) Opciones de compra de moneda extranjera;
- c) Swaps de monedas con contrapartes bancarias o institucionales;
- d) Seguros de cambio garantizados por entidades financieras o compañías de seguros habilitadas;
- e) Cualquier otro instrumento derivado autorizado por la normativa cambiaria y financiera vigente.

SANH S.A. podrá acceder a estos instrumentos de cobertura en condiciones preferenciales para mitigar el riesgo cambiario inherente a la facturación en moneda nacional.

**Artículo 29°— Sistema de compensación bilateral y multilateral.**

El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, en coordinación con el Ministerio de Economía y el Banco Central de la República Argentina, promoverá la celebración de acuerdos internacionales de compensación y clearing logístico-comercial con la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia, con los siguientes objetivos:

- a) Reducir o eliminar el uso del dólar estadounidense en los pagos de servicios de transporte fluvial entre países de la región;
- b) Establecer mecanismos de compensación de saldos comerciales mediante el uso de monedas locales;
- c) Crear cámaras de compensación regional para liquidación de operaciones

de comercio y transporte;

d) Integrar los sistemas de pago de los bancos centrales de los países participantes;

e) Posibilitar el uso de la Unidad de Valor Compensada (UVC) o instrumento similar como unidad de cuenta regional para servicios logísticos.

Los acuerdos celebrados en el marco de este artículo deberán ser aprobados conforme al procedimiento constitucional previsto para los tratados internacionales.

#### **TÍTULO IV INTEGRACIÓN REGIONAL Y CORREDORES LOGÍSTICOS**

##### **Artículo 30°— Integración logística sudamericana.**

Declárase objetivo prioritario de política exterior en materia de transporte e integración regional la incorporación de la República Argentina a los corredores bioceánicos y sistemas logísticos que vinculen el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, y la integración física y operativa de la Hidrovía Paraguay-Paraná con otros sistemas fluviales sudamericanos.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto promoverá activamente:

a) La celebración de tratados de facilitación del tránsito de barcazas argentinas en ríos navegables de países vecinos;

b) El reconocimiento recíproco de certificaciones técnicas, matrículas de embarcaciones y habilitaciones de tripulantes;

c) La armonización de estándares de seguridad, dimensiones de convoyes y regulaciones de navegación;

d) El establecimiento de corredores logísticos integrados que conecten puertos fluviales argentinos con puertos del Pacífico en Chile y Perú;

e) La participación de SANH S.A. en proyectos de infraestructura regional financiados por organismos multilaterales como el Banco Interamericano de

Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

**Artículo 31°— Participación en flotas regionales.**

SANH S.A. queda autorizada para celebrar acuerdos de cooperación, joint ventures, consorcios o alianzas estratégicas con empresas públicas o privadas de transporte fluvial de la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay, el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Oriental del Uruguay, con el objeto de:

- a) Compartir capacidad de flota y optimizar la utilización de embarcaciones;
- b) Coordinar itinerarios y frecuencias para mejorar la oferta de servicios;
- c) Desarrollar proyectos conjuntos de infraestructura portuaria fluvial;
- d) Intercambiar información comercial, técnica y operativa;
- e) Realizar compras conjuntas de insumos, combustibles y servicios para reducir costos;
- f) Implementar sistemas integrados de seguimiento de cargas y trazabilidad;
- g) Prestar servicios logísticos de valor agregado a cargadores regionales.

Estos acuerdos requerirán autorización previa del Directorio de SANH S.A. y deberán ser informados a la autoridad de aplicación.

**Artículo 32°— Corredores de integración con economías regionales argentinas.**

SANH S.A., en coordinación con el Consejo Federal de Desarrollo del Transporte Fluvial, diseñará e implementará corredores de integración que vinculen las economías regionales de las provincias del Norte Grande Argentino con los mercados de exportación regional e internacional, mediante:

- a) Servicios regulares de transporte fluvial desde puertos de las provincias de Formosa, Chaco, Corrientes, Misiones, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires;
- b) Conexión intermodal con sistemas ferroviarios y viales provinciales;
- c) Desarrollo de centros de consolidación de cargas en puertos fluviales estratégicos;

d) Tarifas promocionales para productos de economías regionales, PyMEs exportadoras y cooperativas agrícolas;

e) Servicios de asesoramiento logístico y apoyo a la comercialización internacional de productos regionales.

**Artículo 33°— Adhesión provincial y convenios de cooperación.**

Invítase a las provincias ribereñas de la Hidrovía Paraguay-Paraná a adherir a la presente ley mediante el dictado de leyes locales, comprometiéndose a:

a) Participar en el capital social de SANH S.A. en los términos del artículo 8° de esta ley;

b) Designar su representante en el Consejo Federal de Desarrollo del Transporte Fluvial;

c) Facilitar el desarrollo de infraestructura portuaria fluvial y polos logísticos en sus jurisdicciones;

d) Otorgar beneficios impositivos provinciales a las inversiones en astilleros y actividades conexas al transporte fluvial;

e) Promover la formación de recursos humanos especializados en navegación fluvial, logística portuaria y gestión de transporte.

El Estado Nacional, a través de la autoridad de aplicación, suscribirá convenios de cooperación con las provincias adheridas para:

I. Cofinanciar proyectos de infraestructura portuaria fluvial;

II. Asistir técnicamente en el desarrollo de planes logísticos provinciales;

III. Articular acciones entre SANH S.A. y los gobiernos provinciales para la atención de las necesidades de transporte de las economías regionales;

IV. Implementar programas de capacitación y formación profesional en oficios navales.

**TÍTULO V**

## **INCENTIVOS A LA INVERSIÓN PRIVADA**

### **Artículo 34°— Amortización acelerada de inversiones en flota.**

Las inversiones en adquisición o construcción de barcasas, remolcadores y embarcaciones fluviales afectadas a la actividad de SANH S.A. o de empresas privadas de transporte fluvial con bandera argentina, gozarán de amortización acelerada impositiva conforme al siguiente esquema:

- a) Para inversiones en embarcaciones nuevas construidas en astilleros argentinos con contenido nacional mínimo del cincuenta por ciento (50%): amortización del cien por cien (100%) de la inversión en un (1) ejercicio fiscal;
- b) Para inversiones en embarcaciones nuevas construidas en astilleros argentinos con contenido nacional inferior al cincuenta por ciento (50%) pero superior al treinta por ciento (30%): amortización del setenta y cinco por ciento (75%) de la inversión en un (1) ejercicio fiscal, y el saldo en el ejercicio siguiente;
- c) Para inversiones en embarcaciones usadas de bandera argentina con antigüedad no mayor a diez (10) años: amortización del cincuenta por ciento (50%) de la inversión en un (1) ejercicio fiscal, y el saldo en el ejercicio siguiente.

La amortización acelerada será aplicable en el Impuesto a las Ganancias y se computará desde el momento de la habilitación operativa de la embarcación.

### **Artículo 35°— Líneas de crédito promocional.**

El Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) y el Banco de la Nación Argentina instrumentarán líneas de crédito en moneda nacional a tasa subsidiada, destinadas específicamente a:

- a) Financiar la construcción de embarcaciones fluviales en astilleros argentinos, con plazos de hasta quince (15) años y períodos de gracia de hasta tres (3) años;
- b) Financiar la adquisición de embarcaciones fluviales nuevas o usadas de bandera argentina, con plazos de hasta diez (10) años;
- c) Financiar inversiones en infraestructura portuaria fluvial, talleres de reparación naval y establecimientos industriales proveedores del sector;
- d) Otorgar capital de trabajo a empresas de transporte fluvial de bandera argentina para la operación de sus flotas.

El Ministerio de Economía asignará anualmente una partida presupuestaria específica para el subsidio de tasas de estas líneas crediticias, con el objetivo de que la tasa final para el tomador sea equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la tasa de referencia del Banco Central de la República Argentina.

**Artículo 36°— Exenciones y beneficios impositivos.**

Las inversiones destinadas a la renovación, ampliación y modernización de flotas fluviales de bandera argentina gozarán de los siguientes beneficios fiscales:

- a) Exención en el Impuesto sobre los Bienes Personales por un plazo de diez (10) años contados desde la fecha de habilitación operativa de la embarcación, respecto de las inversiones en barcasas y remolcadores afectados exclusivamente a la actividad de transporte fluvial;
- b) Devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado (IVA) correspondiente a la adquisición de bienes y servicios en la etapa de construcción de embarcaciones en astilleros argentinos, dentro de los noventa (90) días de presentada la solicitud;
- c) Exención en el Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios para las cuentas bancarias especialmente afectadas a la actividad de transporte fluvial y construcción naval;
- d) Reducción del cincuenta por ciento (50%) en las contribuciones patronales sobre la nómina salarial de trabajadores directamente afectados a la construcción de embarcaciones fluviales en astilleros argentinos, por un plazo de cinco (5) años;
- e) Diferimiento del pago del Impuesto a las Ganancias correspondiente a utilidades reinvertidas en ampliación de flota o modernización tecnológica, hasta un máximo de tres (3) ejercicios fiscales.

La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) reglamentará los procedimientos para el acceso a estos beneficios y los mecanismos de control de su correcta aplicación.

**TÍTULO VI**

## **ESTUDIOS DE VIABILIDAD, PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y METAS**

### **Artículo 37°— Estudios de viabilidad previos.**

Previo a la constitución de SANH S.A., el Ministerio de Economía, como autoridad de aplicación, deberá realizar los siguientes estudios técnicos y económicos:

- a) Estudio de demanda proyectada de servicios de transporte fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná y ríos navegables argentinos, con proyecciones a diez (10) años en escenarios conservador, moderado y optimista;
- b) Elaboración de plan de negocios integral que incluya análisis de mercado, estrategia comercial, plan de inversiones, proyecciones económico-financieras, análisis de sensibilidad y evaluación de riesgos;
- c) Identificación de principales cargadores potenciales, tanto del sector público como privado, y obtención de cartas de intención o manifestaciones de interés que representen un volumen de carga equivalente al sesenta por ciento (60%) de la capacidad proyectada para los primeros tres (3) años de operación;
- d) Determinación del tamaño óptimo inicial de flota, tipos de embarcaciones requeridas, especificaciones técnicas y cronograma de incorporación gradual;
- e) Evaluación estratégica de la coexistencia, complementación o eventual integración de SANH S.A. con el concesionario actual de la Hidrovía Paraguay-Paraná o con el sistema de gestión que en el futuro se implemente;
- f) Análisis comparado de modelos de gestión de empresas públicas y mixtas de transporte fluvial en Brasil, Colombia, China y Europa, con identificación de mejores prácticas y lecciones aprendidas;
- g) Estimación del impacto fiscal de los incentivos previstos en esta ley y del retorno esperado de la inversión estatal en SANH S.A.

Estos estudios serán elaborados con asistencia técnica de organismos internacionales especializados, universidades nacionales y consultoras de reconocida trayectoria, y serán remitidos a las Comisiones de Transporte, Presupuesto y Hacienda, y Relaciones Exteriores de ambas Cámaras del Honorable Congreso de la Nación, y publicados en el sitio web del Ministerio de Economía para conocimiento público.

**Artículo 38°— Indicadores de gestión y metas de desempeño.**

SANH S.A. deberá establecer y reportar trimestralmente los siguientes indicadores de gestión, clasificados en las siguientes categorías:

**Indicadores operativos:**

- a) Toneladas transportadas discriminadas por tipo de carga (granos, minerales, contenedores, carga general, combustibles, otros);
- b) Toneladas-kilómetro como medida de productividad logística;
- c) Tasa de utilización de flota, medida como porcentaje de capacidad disponible efectivamente utilizada;
- d) Cantidad de viajes realizados y distancia promedio;
- e) Tasa de cumplimiento de horarios y entregas en tiempo y forma;
- f) Índice de siniestralidad, averías e incidentes operativos;
- g) Tiempo promedio de carga y descarga en puertos.

**Indicadores financieros:**

- a) Ingresos totales discriminados por tipo de servicio y tipo de cliente;
- b) EBITDA (resultado antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) y margen EBITDA;
- c) Resultado neto del ejercicio;
- d) Flujo de efectivo operativo;
- e) Ratio de endeudamiento (pasivo total / patrimonio neto);
- f) Ratio de liquidez corriente y prueba ácida;
- g) Retorno sobre capital invertido (ROIC);

- h) Retorno sobre patrimonio (ROE);
- i) Costo operativo por tonelada transportada.

**Indicadores estratégicos:**

- a) Estimación de divisas evitadas o ahorradas mediante la sustitución de servicios de transporte prestados por operadores extranjeros;
- b) Participación de mercado de SANH S.A. en el transporte fluvial de cargas en territorio argentino;
- c) Cantidad de embarcaciones en flota propia, discriminadas por tipo y antigüedad;
- d) Contratos vigentes de largo plazo con cargadores;
- e) Generación de empleo directo e indirecto, discriminado por categoría profesional y provincia;
- f) Contenido nacional efectivo alcanzado en las construcciones de embarcaciones, medido en porcentaje del valor total;
- g) Volumen de compras a proveedores nacionales y participación en el total de compras;
- h) Facturación en moneda nacional como porcentaje de la facturación total.

**Indicadores de sustentabilidad:**

- a) Consumo de combustible por tonelada transportada y eficiencia energética;
- b) Emisiones de gases de efecto invernadero (CO2 equivalente) por tonelada-kilómetro;
- c) Cumplimiento de estándares ambientales y certificaciones de gestión ambiental;
- d) Inversiones en tecnologías limpias y renovación de flota con criterios de sustentabilidad;
- e) Incidentes ambientales, derrames o contaminación, y medidas correctivas

implementadas;

f) Capacitaciones en materia ambiental y de seguridad impartidas al personal.

El Directorio de SANH S.A. establecerá metas anuales y plurianuales para cada uno de estos indicadores, en concordancia con el plan estratégico de la empresa. El incumplimiento de las metas fijadas por tres (3) trimestres consecutivos activará una auditoría especial por parte de la Auditoría General de la Nación y podrá derivar en la remoción fundada del Directorio por parte de la Asamblea de Accionistas.

**Artículo 39°— Plan estratégico plurianual.**

El Directorio de SANH S.A. elaborará cada tres (3) años un Plan Estratégico Plurianual que contendrá:

- a) Diagnóstico del mercado de transporte fluvial argentino y regional;
- b) Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA);
- c) Objetivos estratégicos de largo plazo y metas cuantificables;
- d) Estrategia comercial y posicionamiento competitivo;
- e) Plan de inversiones en flota, infraestructura y tecnología;
- f) Estrategia de integración regional y alianzas estratégicas;
- g) Plan de desarrollo de recursos humanos y capacitación;
- h) Estrategia de sustentabilidad ambiental y responsabilidad social empresarial;
- i) Proyecciones económico-financieras y análisis de riesgos.

El Plan Estratégico será aprobado por la Asamblea de Accionistas, informado al Ministerio de Economía y al Honorable Congreso de la Nación, y publicado en el sitio web de SANH S.A. Una síntesis ejecutiva del Plan será publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina.

## TÍTULO VII

### CONTROL, TRANSPARENCIA Y SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL

#### **Artículo 40°— Régimen de auditoría y control.**

SANH S.A. estará sujeta a los siguientes mecanismos de auditoría y control:

- a) Auditoría interna: mediante una unidad de auditoría interna que reportará directamente al Comité de Auditoría del Directorio;
- b) Sindicatura: conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de esta ley;
- c) Auditoría externa: según lo establecido en el artículo 16 de esta ley, con publicación de informes en el sitio web de la sociedad;
- d) Auditoría General de la Nación: en su carácter de organismo de control externo del Estado Nacional, respecto de los fondos públicos aportados al capital social y el ejercicio de la acción de oro;
- e) Comisión Nacional de Valores: en caso de que SANH S.A. realice oferta pública de sus acciones u obligaciones negociables;
- f) Control parlamentario: mediante los informes anuales al Honorable Congreso de la Nación previstos en el artículo 41 de esta ley.

#### **Artículo 41°— Informe anual al Congreso de la Nación.**

El Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Economía, deberá presentar anualmente ante el Honorable Congreso de la Nación, antes del 30 de abril de cada año, un informe detallado sobre la gestión y desempeño de SANH S.A., que contendrá:

- a) Estados contables auditados del ejercicio cerrado;
- b) Informe de gestión del Directorio con análisis de cumplimiento de objetivos;
- c) Evolución de todos los indicadores de gestión establecidos en el artículo 38 de esta ley;
- d) Estimación fundada de divisas evitadas o ahorradas mediante la sustitución de servicios de transporte extranjeros;
- e) Volumen de producción de astilleros nacionales vinculado a SANH S.A. y

empleo generado en el sector naval;

f) Impacto en la reducción del costo logístico interno, medido mediante estudios comparativos de tarifas;

g) Resultados económicos y financieros consolidados de SANH S.A.;

h) Proyecciones para el ejercicio en curso y el siguiente;

i) Identificación de desvíos significativos respecto de las metas establecidas y medidas correctivas implementadas;

j) Evaluación del cumplimiento de las obligaciones de contenido nacional y contratación de bandera argentina;

k) Estado de avance de los proyectos de integración regional y acuerdos internacionales celebrados;

l) Inversiones realizadas en sustentabilidad ambiental y cumplimiento de estándares internacionales.

El informe será girado a las Comisiones de Transporte, Presupuesto y Hacienda, Relaciones Exteriores y Comercio, y Obras Públicas de ambas Cámaras, y publicado en el sitio web del Ministerio de Economía.

**Artículo 42°— Transparencia activa y acceso a la información pública.**

SANH S.A. quedará sujeta al régimen de la Ley N° 27.275 de Acceso a la Información Pública, debiendo:

a) Designar un responsable de acceso a la información pública;

b) Publicar en su sitio web oficial, en formato de datos abiertos y reutilizables, toda la información prevista en el artículo 17 de esta ley;

c) Responder las solicitudes de acceso a información pública en los plazos y formas establecidos en la normativa vigente;

d) Implementar un sistema de gestión documental que garantice la trazabilidad y conservación de la información;

e) Publicar anualmente un índice de transparencia que mida el cumplimiento de sus obligaciones de publicidad.

**Artículo 43°— Régimen de sustentabilidad ambiental.**

Las operaciones de SANH S.A. deberán cumplir con los siguientes estándares de sustentabilidad ambiental:

- a) Incorporar progresivamente a su flota embarcaciones con tecnología de propulsión eficiente, motores de bajas emisiones y sistemas de tratamiento de efluentes;
- b) Cumplir con los estándares internacionales de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI);
- c) Implementar sistemas de gestión ambiental certificados conforme a normas ISO 14001 o equivalentes;
- d) Desarrollar protocolos de prevención y respuesta ante derrames de combustibles o sustancias contaminantes;
- e) Capacitar a su personal en buenas prácticas ambientales y seguridad operativa;
- f) Realizar monitoreos periódicos de calidad del agua en las áreas de operación y reportar sus resultados a las autoridades ambientales competentes;
- g) Participar en programas de compensación de huella de carbono mediante proyectos de reforestación, energías renovables u otras medidas de mitigación;
- h) Incorporar criterios de economía circular en la gestión de residuos y desguace de embarcaciones al final de su vida útil.

La reglamentación establecerá los estándares específicos, plazos de adecuación progresiva y mecanismos de certificación y control.

**Artículo 44°— Responsabilidad social empresaria.**

SANH S.A. implementará políticas de responsabilidad social empresaria orientadas a:

- a) Generar empleo de calidad con condiciones laborales dignas y seguras;

- b) Promover la igualdad de género y la inclusión de personas con discapacidad en su dotación de personal;
- c) Contribuir al desarrollo de las comunidades ribereñas mediante programas de inversión social, educación y capacitación;
- d) Establecer canales de diálogo y consulta con comunidades locales, organizaciones de la sociedad civil y pueblos originarios;
- e) Implementar políticas de compras inclusivas que prioricen a PyMEs, cooperativas y empresas de la economía social;
- f) Realizar anualmente un informe de sustentabilidad conforme a estándares internacionales de reporte (GRI, SASB u otros) que será publicado en su sitio web.

## **TÍTULO VIII**

### **RÉGIMEN LABORAL Y FORMACIÓN DE RECURSOS HUMANOS**

#### **Artículo 45°— Aplicación de la legislación laboral argentina.**

El personal embarcado y terrestre de SANH S.A. estará regido por la legislación laboral argentina, en particular por la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 y sus modificatorias, la Ley de la Navegación N° 20.094 en lo concerniente al personal embarcado, y los convenios colectivos de trabajo aplicables al sector de transporte fluvial.

SANH S.A. garantizará:

- a) El respeto de los derechos laborales fundamentales reconocidos en la Constitución Nacional y los tratados internacionales de derechos humanos con jerarquía constitucional;
- b) Condiciones dignas y seguras de trabajo;
- c) Remuneración justa conforme a los convenios colectivos aplicables;
- d) Libertad sindical y derecho a la negociación colectiva;
- e) No discriminación por razones de género, edad, nacionalidad, religión,

opinión política o cualquier otra condición;

f) Igualdad de oportunidades de acceso al empleo y desarrollo profesional.

**Artículo 46°— Programa Nacional de Formación en Navegación Fluvial.**

Créase el Programa Nacional de Formación en Navegación Fluvial, en el ámbito del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte, con los siguientes objetivos:

a) Formar capitanes de navegación fluvial, oficiales de cubierta, maquinistas navales, mecánicos, marineros y demás tripulantes especializados;

b) Actualizar y perfeccionar las competencias del personal ya empleado en el sector;

c) Desarrollar programas de formación técnico-profesional de nivel secundario y superior en oficios navales;

d) Articular con universidades nacionales carreras de ingeniería naval, arquitectura naval y gestión logística portuaria;

e) Promover la investigación aplicada en tecnologías de navegación fluvial, construcción naval y logística de transporte;

f) Otorgar becas de estudio para jóvenes de provincias ribereñas interesados en desarrollarse profesionalmente en el sector naval.

El Programa se implementará mediante convenios con las Prefecturas Zonales de la Prefectura Naval Argentina, institutos de formación técnica, universidades nacionales y sindicatos del sector. El Estado Nacional asignará una partida presupuestaria específica para su funcionamiento.

**Artículo 47°— Preferencia de empleo para personal argentino.**

SANH S.A. dará preferencia al personal argentino o residente permanente en el país para la integración de las dotaciones de sus embarcaciones y personal terrestre. La contratación de personal extranjero no residente requerirá autorización previa del Directorio mediante resolución fundada en la inexistencia de personal nacional calificado disponible, y deberá ser informada a la autoridad de aplicación.

En todos los casos, las embarcaciones de bandera argentina deberán cumplir con los requisitos de dotación mínima y calificación establecidos en la Ley de la Navegación N° 20.094 y su reglamentación.

## **TÍTULO IX RÉGIMEN DE SANCIONES**

### **Artículo 48°— Sanciones administrativas.**

El incumplimiento por parte de SANH S.A. de las obligaciones establecidas en la presente ley y su reglamentación dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones por parte de la autoridad de aplicación, conforme a la gravedad de la falta:

- a) Apercibimiento;
- b) Multa de hasta el cinco por ciento (5%) de la facturación del último ejercicio anual;
- c) Suspensión de beneficios fiscales por el plazo de hasta dos (2) ejercicios fiscales;
- d) Suspensión de la habilitación de embarcaciones específicas por incumplimiento de normas de seguridad o ambientales;
- e) Obligación de reestructuración del Directorio ante incumplimientos graves o reiterados.

Las sanciones serán aplicadas mediante resolución fundada, previo debido proceso administrativo con garantía de defensa y prueba. Las resoluciones serán recurribles ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal.

### **Artículo 49°— Sanciones penales.**

Sin perjuicio de las sanciones administrativas, el incumplimiento doloso de las prohibiciones establecidas en esta ley, en particular la violación de la prohibición de transferencia de control a extranjeros (artículo 11) y el uso fraudulento de beneficios fiscales, podrá dar lugar a acciones penales por los delitos que pudieren corresponder conforme al Código Penal de la Nación.

## **TÍTULO X**

### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS**

#### **Artículo 50°— Plazo de constitución de SANH S.A.**

El Poder Ejecutivo Nacional deberá impulsar la constitución de SANH S.A. dentro de los ciento ochenta (180) días corridos contados desde la publicación de la reglamentación de la presente ley.

La constitución definitiva de la sociedad quedará sujeta a:

- a) Finalización de los estudios de viabilidad previstos en el artículo 37 de esta ley;
- b) Integración de al menos el cincuenta por ciento (50%) del capital social inicial;
- c) Aprobación por la autoridad de aplicación del estatuto social, plan de negocios y plan estratégico inicial;
- d) Inscripción en el Registro Público de Comercio y demás registros pertinentes.

#### **Artículo 51°— Régimen de transición para contenido nacional.**

Durante los primeros tres (3) años de vigencia de esta ley, el requisito de contenido nacional mínimo del treinta por ciento (30%) establecido en el artículo 22 podrá reducirse hasta el veinte por ciento (20%) mediante autorización fundada de la autoridad de aplicación, cuando se acredite que el desarrollo de capacidades en astilleros nacionales aún no permite alcanzar el piso del treinta por ciento (30%) con costos competitivos.

Esta excepción no podrá extenderse más allá del tercer año de vigencia de la ley.

#### **Artículo 52°— Financiamiento inicial.**

Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a incluir en el proyecto de Ley de Presupuesto Nacional para el ejercicio siguiente a la promulgación de esta ley, y los dos (2) ejercicios subsiguientes, las partidas presupuestarias necesarias para:

- a) La integración del aporte estatal al capital social de SANH S.A.;

- b) El financiamiento del Programa Nacional de Formación en Navegación Fluvial;
- c) El subsidio de tasas de las líneas de crédito promocional previstas en el artículo 35;
- d) El funcionamiento del Consejo Federal de Desarrollo del Transporte Fluvial y del Programa de Desarrollo de Proveedores Nacionales del Sector Naval.

**Artículo 53°— Coordinación con la concesión de la Hidrovía.**

La autoridad de aplicación coordinará con la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, o el organismo que en el futuro tenga competencia sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná, la compatibilización de las operaciones de SANH S.A. con el régimen de concesión vigente o el sistema de gestión que se implemente en el futuro, garantizando:

- a) Libre acceso de SANH S.A. a la infraestructura de navegación en condiciones de igualdad con otros operadores;
- b) Aplicación de tarifas no discriminatorias por el uso de la vía navegable;
- c) Coordinación para evitar situaciones de monopolio o abuso de posición dominante;
- d) Evaluación de la posibilidad de que SANH S.A. participe en licitaciones futuras para la administración de tramos de la Hidrovía o la prestación de servicios complementarios.

**Artículo 54°— Cláusula federal de adhesión provincial.**

Las provincias que adhieran a la presente ley mediante el dictado de leyes locales podrán establecer beneficios impositivos provinciales adicionales a los previstos en esta ley, en particular:

- a) Exenciones en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos para actividades de transporte fluvial y construcción naval;
- b) Exenciones en el Impuesto de Sellos para contratos relacionados con operaciones de SANH S.A.;
- c) Reducciones en tasas municipales por servicios portuarios;

d) Beneficios en el Impuesto Inmobiliario para inmuebles afectados a instalaciones portuarias fluviales o astilleros.

**Artículo 55°— Tratados internacionales.**

Las disposiciones de la presente ley se interpretarán en armonía con los tratados internacionales vigentes para la República Argentina en materia de comercio, transporte e integración regional.

En caso de aparente conflicto entre normas de esta ley y obligaciones internacionales asumidas por la República Argentina, prevalecerán las normas de derecho internacional conforme al artículo 75 inciso 22 de la Constitución Nacional, y la autoridad de aplicación adoptará las medidas necesarias para compatibilizar ambos regímenes.

**Artículo 56°— Cláusula de evaluación y revisión.**

Transcurridos cinco (5) años desde la entrada en vigencia de esta ley, el Poder Ejecutivo Nacional realizará una evaluación integral de su implementación y efectos, que incluirá:

- a) Análisis de cumplimiento de objetivos estratégicos;
- b) Evaluación de impacto económico, social y ambiental;
- c) Identificación de dificultades en la aplicación de la normativa;
- d) Propuestas de reformas o ajustes necesarios.

El informe de evaluación será remitido al Honorable Congreso de la Nación para su consideración, pudiendo el Poder Legislativo introducir las modificaciones que estime pertinentes.

**Artículo 57°— Invitación a la República Oriental del Uruguay.**

Invítase a la República Oriental del Uruguay a adherir al régimen de integración logística regional previsto en esta ley, promoviendo su participación en SANH S.A. y en los acuerdos de compensación bilateral y multilateral para el transporte fluvial en la región.

**Artículo 58°— Vigencia.**

La presente ley entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.



**Artículo 59°— Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.**

**LIC. MARCELA MARINA PAGANO  
DIPUTADA DE LA NACIÓN**

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La República Argentina atraviesa desde hace décadas una situación estructural que limita su desarrollo económico, su autonomía estratégica y su competitividad internacional: la ausencia de una flota mercante fluvial de bandera nacional que sea capaz de transportar, en forma eficiente y a costos competitivos, la producción del país por la Hidrovía Paraguay–Paraná y los demás ríos navegables de jurisdicción federal. Esta carencia se expresa no solo en términos económicos o logísticos, sino también en dimensiones geopolíticas, ambientales, tecnológicas, industriales y laborales. El presente proyecto de ley busca resolver integralmente esta problemática mediante la creación de una empresa moderna, profesional, mixta y federal: la Sociedad Argentina de Navegación por Hidrovías S.A. (SANH S.A.), acompañada de un conjunto de herramientas normativas que transforman la estructura logística del país y fortalecen su posición en la región.

### I. UNA PARADOJA HISTÓRICA: EL PAÍS FLUVIAL QUE NO NAVEGA

La Argentina cuenta con más de 3.000 kilómetros de ríos navegables, entre ellos la Hidrovía Paraguay–Paraná, uno de los sistemas fluviales más extensos y estratégicos del mundo. Este corredor mueve anualmente alrededor de 65–70 millones de toneladas, vinculando a Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay en un sistema integrado que es vital para el comercio regional y global. Se trata de uno de los espacios logísticos de mayor relevancia para nuestras exportaciones agroindustriales, mineras, energéticas y forestales.

Sin embargo, esta ventaja natural no se traduce en soberanía económica ni logística. Por el contrario, Argentina depende casi por completo de operadores extranjeros — principalmente paraguayos, holandeses y luxemburgueses— para transportar su producción por la hidrovía. Esta dependencia genera una fuga anual de USD 1.795 millones, compuesta por:

- USD 1.400 millones: fletes pagados a flota extranjera.
- USD 180 millones: sobrecostos derivados de prácticas oligopólicas.

- USD 120 millones: construcción de embarcaciones fuera del país.
- USD 95 millones: servicios conexos (seguros, intermediación, certificaciones).

Esta cifra equivale a más del doble de la inversión anual en Vialidad Nacional o a más de tres años de financiamiento del sistema científico más grande del país. Pero el problema es más profundo: la ausencia de un actor nacional genera vulnerabilidad estratégica, debilita la industria naval argentina, desalienta la formación de tripulaciones, margina a provincias ribereñas y limita el desarrollo de economías regionales que dependen del transporte competitivo.

## **II. EL OBJETIVO DEL PROYECTO: UNA SOLUCIÓN TÉCNICA, GRADUAL Y SOSTENIBLE**

El presente proyecto se estructura sobre un diseño moderno y eficaz: crear una empresa de capital mixto, con participación estatal minoritaria (35%), pero con acción de oro en materias estratégicas, y con mayoría privada para asegurar eficiencia de gestión. Esta combinación permite evitar los errores de experiencias del pasado (como ELMA) y aprovechar los aprendizajes de casos exitosos internacionales:

- Aliança Navegação (Brasil),
- Neptune Orient Lines (Singapur),
- COSCO (China).

El objetivo es impulsar una flota mercante de bandera argentina que:

1. Capture valor logístico y reduzca la salida de divisas.
2. Promueva la competencia, reduciendo tarifas y costos de exportación.
3. Reconstruya la industria naval argentina, generando empleo federal.
4. Integre a las economías regionales del Norte Grande.

5. Fortalezca la soberanía económica y la autonomía decisional del país.

No se trata de sustituir completamente a operadores privados extranjeros, sino de introducir una empresa nacional eficiente, auditada, profesional y moderna que genere equilibrio, reduzca asimetrías y garantice que una parte sustantiva del valor logístico permanezca en manos argentinas.

### **III. DIAGNÓSTICO ECONÓMICO: FUGA DE DIVISAS, SOBREPRECIO LOGÍSTICO Y PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD**

El déficit logístico tiene impacto directo en la competitividad de nuestras exportaciones, especialmente en granos, subproductos, minerales, forestales y producciones regionales.

#### **1. La fuga anual de USD 1.795 millones**

Desagregada de la siguiente manera:

- Fletes: USD 1.400 M
- Sobrecostos: USD 180 M
- Construcción naval en exterior: USD 120 M
- Servicios conexos: USD 95 M

El 90% del transporte fluvial es captado por operadores extranjeros. Argentina es un país exportador, pero el servicio estratégico que permite exportar está extranjerizado.

#### **2. La oportunidad de captura**

El ingreso de un operador nacional como SANH S.A. puede capturar:

- USD 560 M por prestación directa de servicios (40% del mercado).
- USD 90 M por reducción del sobrecosto oligopólico.

- USD 72 M por reconstrucción progresiva de la industria naval.

Total potencial anual: USD 722 millones recuperados.

### **3. Impacto en competitividad**

Un transporte fluvial más barato y argentino disminuye:

- costo FOB,
- costo del seguro,
- volatilidad logística,
- dependencia externa,
- presión sobre tarifas internas,
- costos de producción industrial,
- costos de economías del Norte Grande.

### **IV. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

El proyecto se fundamenta en:

- Artículo 75, inciso 18: progreso económico y aprovechamiento de recursos naturales.
- Artículo 75, inciso 19: desarrollo armónico y federal.
- Artículo 75, inciso 22: tratados internacionales.
- Artículo 75, inciso 24: integración regional.

La iniciativa respeta la Ley 19.550, la Ley de Navegación, la Ley de Acceso a la Información y normas ambientales de la OMI. El régimen societario es moderno, acotado y sujeto a control parlamentario, auditoría interna y externa, AGN y CNV.

## **V. EL MODELO DE SANH S.A.: UNA EMPRESA MIXTA, PROFESIONAL Y TRANSPARENTE**

### **1. Capital social**

- Estado Nacional: 35% + acción de oro.
- Provincias ribereñas: hasta 15%.
- Inversores nacionales: hasta 40%.
- Inversores de Brasil, Paraguay y Bolivia: hasta 10%.

### **2. Acción de oro**

Con derecho de veto solo en temas estratégicos:

- venta de activos críticos,
- endeudamiento externo,
- cambio de bandera,
- fusión, escisión o disolución,
- transferencia de control a extranjeros.

### **3. Gobierno corporativo**

El Directorio cuenta con:

- 7 miembros,

- comités de auditoría, estrategia, riesgos y sustentabilidad,
- requisitos estrictos de idoneidad.

#### **4. Transparencia**

Obligación de publicar:

- estados contables trimestrales,
- auditorías externas,
- contratos relevantes,
- informes de sustentabilidad,
- indicadores estratégicos.

Es la empresa estatal o mixta con el régimen más exigente creado en Argentina en los últimos 30 años.

#### **VI. CONTENIDO NACIONAL Y RECONSTRUCCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL**

Se establece un contenido nacional progresivo en la construcción de barcasas y remolcadores:

- Años 1–3: 30%
- Años 4–6: 40%
- Año 7+: 50%

Incluye trabajos de casco, ingeniería naval, sistemas de propulsión, equipamiento y materiales argentinos. La ley prevé excepciones justificadas por razones técnicas,

económicas o de disponibilidad.

Se crea además el Programa de Desarrollo de Proveedores, con apoyo a PyMEs, certificaciones, innovación, transferencia tecnológica y financiamiento.

## **VII. INTEGRACIÓN REGIONAL ESTRATÉGICA**

La iniciativa implica una nueva etapa de política exterior logística. Promueve:

- corredores bioceánicos con Chile y Perú,
- integración operativa con Brasil, Paraguay y Bolivia,
- reconocimiento recíproco de certificaciones,
- clearing en monedas locales,
- uso de la UVC como unidad de cuenta regional,
- proyectos financiados por BID, CAF y FONPLATA.

Este enfoque permite que la Argentina deje de ser un “usuario” de la hidrovía y pase a ser un actor decisor en su desarrollo.

## **VIII. FEDERALISMO LOGÍSTICO**

El proyecto incorpora a las provincias ribereñas como accionistas y crea el Consejo Federal del Transporte Fluvial, un órgano interjurisdiccional para:

- coordinar infraestructura portuaria,
- desarrollar polos logísticos,
- articular corredores productivos,

- promover empleo y capacitación en provincias.

Por primera vez, provincias como Formosa, Misiones, Chaco o Corrientes tendrán voz efectiva en la política fluvial nacional.

#### **IX. SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL**

La ley incorpora estándares de nivel internacional:

- tecnologías de bajas emisiones,
- cumplimiento de normas OMI,
- ISO 14001,
- protocolos de derrames,
- monitoreo de calidad del agua,
- reportes ambientales,
- incidentes y medidas correctivas obligatorias,
- economía circular en manejo de residuos navales.

Esto posiciona a SANH S.A. como una empresa de referencia ambiental en la región.

#### **X. RÉGIMEN LABORAL Y FORMACIÓN PROFESIONAL**

Se garantiza el respeto de:

- Ley de Contrato de Trabajo,
- Ley de Navegación,

- convenios colectivos vigentes.

Se crea el Programa Nacional de Formación en Navegación Fluvial para formar tripulantes, maquinistas, mecánicos navales, oficiales de cubierta, ingenieros, técnicos y trabajadores de astilleros.

Este programa es clave para reconstruir una cultura naval argentina.

## **XI. PROYECCIONES, METAS Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**

La ley exige:

- estudios previos de viabilidad,
- plan estratégico trianual,
- metas operativas,
- metas financieras,
- metas ambientales,
- metas de contenido nacional,
- auditoría especial ante incumplimientos.

Este nivel de planificación es inédito en empresas públicas o mixtas argentinas.

## **XII. RÉGIMEN DE INCENTIVOS ECONÓMICOS**

Incluye:

- amortización acelerada,

- líneas de crédito del BICE y del Banco Nación,
- IVA anticipado,
- exenciones en contribuciones patronales,
- régimen de compras nacionales,
- incentivos para astilleros.

Es un paquete integral que transforma al sector naval en una industria estratégica.

### **XIII. UNA POLÍTICA DE ESTADO PARA LAS PRÓXIMAS DÉCADAS**

El proyecto es coherente con:

- las normas constitucionales,
- los compromisos internacionales,
- la estrategia de integración regional,
- las políticas federales de transporte,
- la reconstrucción industrial,
- la necesidad de reducir la fuga de dólares.

No se trata de crear una empresa más, sino de corregir una falla estructural del desarrollo argentino.

Es, en esencia, una ley de soberanía logística, una ley de desarrollo industrial, una ley federal y una ley de competitividad exportadora.

Por estas razones, y convencidos de que este proyecto constituye un paso histórico para



la República Argentina, solicitamos a los señores legisladores acompañar la presente iniciativa.

**LIC. MARCELA MARINA PAGANO**  
**DIPUTADA DE LA NACIÓN**