

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación resuelve:

Solicitar al Poder Ejecutivo de la Nación que, a través del organismo que corresponda, informe en los términos del artículo 100°, inciso 11 de la Constitución Nacional, y del artículo 204° del reglamento interno de esta Honorable Cámara, de manera precisa y detallada, sobre las siguientes cuestiones:

1. En relación con las declaraciones e iniciativas impulsadas por el Ministerio de Desregulación y transformación del Estado, vinculadas a la apertura del cabotaje nacional a buques de bandera extranjera, informe cuáles son los estudios técnicos, económicos y operativos que sustentan la afirmación de que existe insuficiencia de buques de bandera nacional para atender la demanda del transporte marítimo y fluvial interno. Asimismo, precise por qué el Poder Ejecutivo Nacional considera insuficiente el régimen vigente, teniendo en cuenta que el artículo 6° del Decreto-Ley N.º 19.492/44 ya contempla mecanismos de excepción para la utilización de buques extranjeros cuando no existan buques de bandera nacional disponibles.

2. Informe la cantidad exacta de permisos excepcionales solicitados y otorgados durante los últimos dos años, discriminados por tipo de carga, ruta y duración de la autorización.
3. Detalle qué estudios e informes técnicos demuestran que la apertura a buques extranjeros generará una reducción directa del costo de los fletes para el productor local.
4. Precise qué medidas prevé adoptar el Poder Ejecutivo Nacional para equiparar las condiciones competitivas entre los buques de bandera argentina y los buques extranjeros.
5. Informe la pérdida proyectada de puestos de trabajo directos e indirectos del personal embarcado e industrias asociadas si se desregula el cabotaje marítimo y fluvial.
6. Precise el impacto económico y fiscal en la recaudación tributaria argentina al dejar de percibir tributos locales y cargas sociales.
7. Especifique la fuga de divisas proyectada hacia empresas armadoras extranjeras por concepto de pago de fletes importados.
8. Explique las razones por las cuales se pretende desregular el mercado de cabotaje interno nacional mientras las principales potencias comerciales mundiales mantienen resguardado su cabotaje nacional a buques de pabellón y tripulación local.

9. Indique si el Poder Ejecutivo tiene previsto evaluar la creación de un Registro Especial Temporal o la implementación de segundos registros a fin de corregir las asimetrías impositivas preservando la bandera nacional, la fuerza de trabajo argentina y la marina mercante y detalle de qué manera se llevará adelante dicho registro.
10. Detalle de forma precisa cómo evitaría el Poder Ejecutivo Nacional aumentos considerables de los fletes, como sucedió en la pandemia del Covid-19 y recientemente con los conflictos bélicos a nivel mundial.

FLORENCIA CARIGNANO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto solicitar información precisa y detallada al Poder Ejecutivo Nacional respecto de las iniciativas orientadas a modificar el régimen de cabotaje marítimo y fluvial. La magnitud de los cambios anunciados exige conocer los fundamentos técnicos, económicos y jurídicos que respaldan dichas medidas, así como sus eventuales efectos sobre la marina mercante nacional, el empleo, la industria naval y la recaudación tributaria.

La Reserva del Cabotaje Nacional —regulada por el Decreto Ley 19.492/44, ratificado por las leyes 12.980 y 27.419— constituye un pilar estratégico de la soberanía económica, el trabajo y el desarrollo nacional. Argentina cuenta con más de 5.100 kilómetros de litoral marítimo y fluvial, y por la vía acuática transita cerca del 96% de su comercio exterior.

Durante el transcurso de la Pandemia de Covid -19 que azotó al mundo, buques mercantes de bandera nacional y tripulados por Marinos Mercantes Argentinos, mantuvieron el aprovisionamiento de todos los insumos necesarios para sostener el normal funcionamiento de nuestro país, frente a la retracción de la oferta de bodega de las grandes empresas navieras internacionales así como el aumento en más de 1.000% en las tarifas de sus fletes.

Frente a las premisas del Poder Ejecutivo, es necesario precisar diversos elementos objetivos:

1. **La supuesta rigidez de la normativa de cabotaje es un argumento**

falso: La legislación vigente desde 1944 contempla expresamente mecanismos de excepción (Art. 6°) cuando no existan buques de bandera nacional disponibles. En los últimos dos años, se presentaron 162 solicitudes de excepción y se otorgaron 161, demostrando que el sistema actual es flexible y operativo frente a la falta puntual de capacidad de bodega local.

2. **La apertura no garantiza la baja del precio del flete:** La reducción de tarifas no responde de manera lineal a la cantidad de barcos en circulación. El valor del flete por agua en el cabotaje nacional está influido por limitaciones en la infraestructura portuaria, agenciamiento marítimo, burocracia aduanera y, sustancialmente, por la concentración del mercado. Tan solo cinco multinacionales acaparan el 64% del transporte marítimo global de contenedores y fijan las pautas tarifarias.

3. Incompetencia por asimetrías fiscales y no por falta de

productividad: Las diferencias de costos entre la bandera nacional y las regionales (como la paraguaya) radican en los regímenes tributarios y en el costo de los insumos operativos. Mientras que los buques de bandera argentina abonan el combustible (búnker) a precio de surtidor, las embarcaciones paraguayas cargan combustible libre de impuestos por ser considerado una exportación (generando diferencias del 83% más caro por litro en la Argentina).

Asimismo, la estructura impositiva argentina impone un sobre costo fiscal superior al 100% en comparación con regímenes vecinos como el "10+10+10".

4. El contexto global de protección y resguardo del cabotaje:

Un relevamiento sobre 136 países ribereños en el mundo muestra que 91 imponen severas restricciones a su cabotaje nacional. Países de referencia como EE.UU., a través de la *Jones Act* de 1920, protegen su cabotaje exigiendo bandera, construcción y tripulación de origen estadounidense. Del mismo modo, las potencias navieras han desarrollado "Segundos Registros" para equilibrar la competitividad tributaria sin entregar el dominio de sus aguas.

5. **Pérdida de divisas, empleo e historia naval:** Abrir el cabotaje a buques foráneos no generará riqueza nacional; por el contrario, destruirá miles de puestos de trabajo de marinos y marinas mercantes formados en escuelas históricas como la Escuela Nacional de Náutica —fundada en 1799 por Manuel Belgrano—, desmantelará la industria naval de apoyo e incrementará la salida de reservas en dólares al exterior por contratación de fletes importados.
6. ***No se debe confundir desregulación con desnacionalización.*** El camino para hacer competitiva a la flota de bandera nacional es resolver las asimetrías tributarias mediante regímenes especiales o de fomento, resguardando el trabajo argentino, la soberanía de nuestras vías navegables y la recaudación fiscal de la Nación.

Por lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de Resolución.

FLORENCIA CARIGNANO