

SESIONES ORDINARIAS

2002

ORDEN DEL DIA N° 1768

COMISIONES DE INDUSTRIA Y DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS

Impreso el día 29 de noviembre de 2002

Término del artículo 113: 10 de diciembre de 2002

SUMARIO: **Normativas** que regulan los regímenes de la industrial naval, el transporte por agua y el apoyo a la marina mercante nacional. Adopción de medidas para que su caducidad se produzca en forma equilibrada y cuestiones conexas. **Rial.** (4.649-D.-2002.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios han considerado el proyecto de declaración del señor diputado Rial, por el que se solicita al Poder Ejecutivo disponga las medidas conducentes a revisar las normativas que regulan los regímenes de la industria naval; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, a través de los organismos pertinentes, promueva el reordenamiento y estimule la coordinación intersectorial para la revisión de las normativas que regulan los regímenes de la industria naval, el transporte por agua y el apoyo a la marina mercante nacional, a fin de que la caducidad de la regulación establecida por los decretos 1.493/92 y 343/97, derogados por ley 25.230, se produzca en forma equilibrada y gradual, satisfaciendo los siguientes objetivos:

–Obtener la recuperación de la flota mercante de bandera nacional, la industria naval local, la renovación e impulso del trabajo en astilleros y talleres navales nacionales y la ocupación de los puestos de trabajo industrial y de tripulaciones argentinas,

que deben guiar como objetivo ineludible el espíritu de este reordenamiento, siempre que ello provoque, profundice y/o fomente la oferta de bodega de bandera nacional.

–Minimizar la salida permanente de divisas al exterior por fletes, contratos de fletamento de buques y arrendamiento de barcos, pero con la necesaria adecuación y armonización de los distintos intereses sectoriales, de modo de evitar vulnerar económica, fiscal y socialmente a los distintos actores involucrados.

–Concentrar los esfuerzos en lograr mejores condiciones de financiación para obtener equiparación de la oferta financiera de los astilleros locales con la oferta extranjera.

–Promover incremento de la ocupación laboral sectorial acompañada del necesario impulso y sostenimiento de las tripulaciones argentinas con sustento ocupacional legal en la jurisdicción nacional.

Sala de las comisiones, 20 de noviembre de 2002.

Oswaldo H. Rial. – José O. Figueroa. – Alberto N. Briozzo. – Ricardo A. Patterson. – Rosana A. Bertone. – Francisco V. Gutiérrez. – Miguel A. Jobe. – Marcelo L. Dragan. – Carlos A. Castellani. – Sara A. Picazo. – María del Carmen Alarcón. – Carlos T. Alesandri. – Liliana A. Bayonzo. – Carlos R. Brown. – Fortunato R. Cambareri. – Daniel Carbonetto. – Héctor J. Cavallero. – Nora A. Chiacchio. – Luis F. J. Cigogna. – Daniel M. Esain. – Ricardo Gómez. – Carlos R. Iparraquirre. – Mónica Kuney. – María T. Lernoud. – Elsa Lofrano. – Fernando Melillo. – Jorge A. Obeid. – Alberto J. Piccinini. – Carlos D. Snopek. – Luis A. Trejo. – Ovidio O. Zúñiga.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Intereses Marítimos, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Rial, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

Osvaldo H. Rial.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Algunos sectores económicos que poseen gran capacidad de multiplicación económica han sido desde ignorados hasta sistemáticamente atacados los últimos años. Las políticas, o mejor la falta de las mismas sobre ciertos sectores, han tenido un efecto devastador. Peor suerte aún han corrido aquellos que, con años de trabajo especializado y gran capacidad productiva, han sufrido la agresión directa y la preferencia por su extinción desde las instituciones que velan por el resguardo de los intereses nacionales. El sector de construcción naval y de talleres navales se ha convertido en un campo ejemplificador del cúmulo de medidas y políticas que es necesario abandonar en la Argentina.

Así, el sector ha sido sistemáticamente perjudicado por las políticas oficiales desde 1991 en adelante. Tan profundo caló en el criterio oficial de la Argentina el desinterés por esta actividad, de larga trayectoria en nuestro país y profundas raíces en la tradición fabril local, que hasta perdimos espacios invaluable en las reservas de cargas bajo nuestro pabellón.

Teniendo en cuenta los discursos y escritos que apabullan con encendidos planteos de la imperiosa necesidad de impulsar, acrecentar y dominar los mercados externos para nuestros productos, a todas luces, señor presidente, lo hecho en el pasado reciente se convierte en una actitud y un accionar inconsistentes.

Recordemos, para mayor detalle, que durante la década de los años noventa, con el objetivo de potenciar nuestra apertura económica al resto del mundo, unilateral e ingenuamente gerenciada, se propusieron y llevaron adelante enormes transformaciones en el manejo de la política del comercio internacional, el transporte por agua y los mecanismos de intervención aduanera, en un entorno de baja de aranceles. Fruto de ello fue el perjuicio no sólo a este sector productivo sino a toda la economía, sin lograrse un significativo aumento de las exportaciones en relación al PBI, la desconcentración de las exportaciones desde unos pocos actores y el incremento sustancial del valor agregado en los bienes exportados.

Por el contrario, lo que se incrementó fue la sustitución del trabajo por importaciones, la pérdida de

recursos fiscales y hasta del pabellón nacional en nuestros ríos y mares. Desde buques de carga hasta grúas y remolcadores de nuestros puertos, adhirieron, dentro de un sistema absurdamente permisivo, a banderas de conveniencia distintas de la nacional. En términos de abandono de lo nacional, esa sola imagen vale más que todas estas palabras.

Decimos, señor presidente, que esas políticas resultaron absurdamente permisivas pues el objetivo de ese andamiaje contrario a la industria local fue definido en más de una oportunidad como el de perseguir bajas en las tarifas del transporte. Con ello se esperaba abaratar la exportación y mejorar la competitividad de la misma, en un país indudablemente distante de los centros de consumo. Sin embargo, ese objetivo nunca pudo ser respaldado por logros demostrables. De ello, necesariamente, se desprende que este proceder ha causado únicamente el cierre y la paralización indefinida de la actividad en astilleros y talleres navales. La única contraprestación verificable fue la de mayores dividendos e ingresos que, lamentablemente, terminaron engrosando fiscos del extranjero, al tiempo que reflejaban más cabalmente el mero interés empresario foráneo que los objetivos nacionales planteados o tácitos.

La agilización de la operación aduanera, con su secuela de flexibilización permisiva de los controles, los reiterados y permanentes ilícitos que la transformación aludida facilitó, la privatización de los puertos en pos de un menor costo operativo que sí fue logrado, la enorme inversión en la hidrovía por montos cercanos a los 35.000 millones de pesos; todo ello impactó durante los siete años de mayor tráfico de cargas por importaciones que se recuerde. Ese fue el escenario en el que las tarifas por cargas debían demostrar similar esfuerzo competitivo. Sin embargo, en ese escenario las mismas quedan desproporcionadamente inmóviles frente al esfuerzo fiscal, laboral y empresario a su alrededor.

En ese esquema de manejo del sector naval, nuestro país –lo anuncia más de una vez– desea incorporarse al resto del mundo, pero se encontró totalmente solo en esa actitud. En el mundo resultará difícil, si no imposible, localizar países que permitan tanta desproporcionada liberalidad en el manejo del sector que transporta los bienes del país. Los resultados están a la vista. A diez años vista, la Argentina invirtió la relación de banderas que transportan sus bienes y surcan sus aguas. En 1991 cerca del 80% de los buques de armadores argentinos navegaban bajo pabellón nacional y la Argentina negociaba reserva de bodegas en el mundo. Hoy la relación es peor que inversa, dejando menos de aquel 20% que detentaba el espacio extranjero para el pabellón argentino.

Incluso para quienes propusieron la libre navegabilidad de nuestros ríos para buques extranjeros sería enormemente difícil interpretar nuestra conducta reciente. Por el contrario, en otros países la navegación interna y costera debe ser realizada

por buques nacionales de bandera nacional fabricados en el país. Estados Unidos es uno de estos países y la lista es grande e incluye a los países más desarrollados. Aquí hoy es difícil vislumbrar la nacionalidad de un armador naval si se lo juzga por el origen de sus buques o las banderas que portan.

Tampoco es cuestión, señor presidente, de que pequemos de la misma urgencia destructiva de quienes nos forzaron al particular criterio aperturista e integrador instaurado en los años noventa. Por el contrario, debe aplicarse una gradual renacionalización de buques, banderías y tripulaciones. Este gradualismo debe interpretarse como la necesidad de adaptaciones no disruptivas de la actividad económica. Quizá este criterio, haciendo carne en nuestras autoridades ejecutivas, sirva de guía permanente que auxilie a dar previsibilidad a nuestro país.

Previsibilidad, defensa del interés nacional y de las fuentes de trabajo, defensa de los intereses nacionales en foros del exterior, primacía del desarrollo local por sobre la entrega de espacios, derechos y oportunidades a cualquier oferta externa por endeble que sea para garantizar inversiones o crecimiento, son las únicas vías por las que podremos navegar hacia un desarrollo sustentable y equitativo. Es hora de que esa alternativa comience a plasmarse en nuestra actitud y en nuestra regulación.

Este paso, inicial pero determinado, que muestra la orientación de nuestro espíritu a favor de la Argentina posible, no debe estar exento de mayores esfuerzos y estudios por lograr una verdadera ley marina mercante que permita integrar la industria, la carga y el transporte marítimo en un solo cuerpo normativo orientado a la defensa de los intereses nacionales.

Por ello, pido a mis pares que me acompañen con la aprobación de la presente.

Oswaldo H. Rial.

ANTECEDENTE

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo nacional promueva el reordenamiento y estimule la coordinación intersectorial para la revisión de las normativas que regulan los regímenes de la industria naval, el transporte por agua y el apoyo a la marina mercante nacional, a fin de que la caducidad de la regulación establecida por los decretos 1.493/92 y 343/97, derogados por ley 25.230, se produzca en forma equilibrada y gradual, satisfaciendo los siguientes objetivos:

1. Obtener la recuperación de la industria naval local, la renovación e impulso del trabajo en astilleros y talleres navales nacionales y la ocupación de los puestos de trabajo industrial y de tripulaciones

argentinas, que deben guiar como objetivo ineludible el espíritu de este reordenamiento, siempre que ello provoque, profundice y/o fomente la oferta de bodega de bandera nacional.

2. Evitar la salida permanente de divisas al exterior por locación y/o compra de barcos, pero con la necesaria adecuación y armonización de los distintos intereses sectoriales, de modo de evitar vulnerar económica, fiscal y socialmente a los distintos actores involucrados. Instrumentarlo mediante la acelerada desarticulación gradual, escalonada, cronológica y automática de esas vías de salida de divisas hasta que la misma alcance, como mínimo, una escala que compense la inversión local en buques de astilleros nacionales con los flujos de salida de divisas mencionada o la supere.

3. Concentrar los esfuerzos en lograr mejores condiciones de financiación para obtener equiparación de la oferta financiera de los astilleros locales con la oferta extranjera.

4. Conceptualizar, identificar y variar el tratamiento, dentro de los procedimientos y normativas respectivos, a la flota nacional, conformada por buques de fabricación argentina, distinta de la flota provisoria, conformada por los fabricados en el extranjero.

5. Compensar desequilibrios, por el tratamiento fiscal u otros, de las inversiones en artefactos navales realizadas por los armadores argentinos en competencia con subsidios, protecciones y reservas de cargas de las que son objeto las flotas construidas en otros países, básicamente, promoviendo e impulsando flota de construcción local a operar con pabellón nacional.

6. Desalentar activamente el otorgamiento de permisos de locación a casco desnudo (charteo) y el de perdón fiscal (*waiver*) a barcos y artefactos destinados al cabotaje marítimo y fluvial y a los tráficos con países limítrofes. Librar autorizaciones de excepción a casos excepcionales y por el tiempo que dure la falta en posición de embarcación bajo el régimen general para el transporte de la carga, dejando constancia pública de las razones debidamente fundadas que dieron lugar a la excepción librada y al permiso específicamente concedido.

7. Establecer una autoridad de aplicación común para la marina mercante, vías navegables, puertos e industria naval, a fin de asegurar un lógico equilibrio en las disposiciones legales que afectan en distinta forma a los diversos actores de los intereses marítimos y fluviales del país.

8. Gestionar exitosamente, en los foros internacionales que corresponda, a fin de lograr que la importación definitiva de buques usados se permita a condición de reciprocidad del país de origen de los mismos y siempre que se exceptúen en forma absoluta de esta posibilidad a aquellos destinados a la pesca, el deporte y la recreación, el transporte de pasajeros y/o vehículos, para cargas sin propulsión propia, remolcadores de maniobra portuaria, de tiro,

empuje o apoyo, dragas, pontones, plataformas, boyas, monoboyas y diques flotantes (salvo que se incorporen al proceso productivo de astillero y/o taller naval) y los buques de carga inferiores a los sesenta y cinco mil PTB; en tanto los mismos tributen un derecho de importación idéntico al correspondiente a los buques nuevos, de todo tipo, el que no podrá ser inferior al 15% *ad valorem* e independiente de los demás tributos, tasas y/o gravámenes que corresponde aplicar por su importación, así como el correspondiente al impuesto al valor agregado de ese consumo en plaza local.

9. Permitir, por intermedio de los organismos pertinentes, para que los buques usados ingresados para importación definitiva, conforme a los acuerdos detallados en el punto anterior, pasen por canal rojo y, a los fines de su valoración, se acompañe la verificación con la comparecencia experta de la cámara gremial empresaria que congrega a los fa-

bricantes de barcos y artefactos navales, con carácter de observación vinculante.

10. Promover el incremento de la ocupación laboral sectorial acompañada del necesario impulso y sostenimiento de las tripulaciones argentinas con sustento ocupacional legal en la jurisdicción nacional.

11. Lograr que los incrementos de ingresos fiscales provenientes de la mayor recaudación por los derechos de importación a aplicar –detallados en el punto 6– contribuyan a la conformación de un fondo para el sector armoterial que promueva la industria naval nacional, fundamentalmente, logrando acceso al financiamiento a costo internacional y en condiciones ajustadas a la realidad sectorial, con foco en la prefinanciación, financiación y posfinanciación de exportaciones, así como para compensar una regulación tributaria específica menos gravosa a los fines de su promoción.

Oswaldo H. Rial.