

PROYECTO DE LEY

La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación...

**CREACIÓN DEL FONDO FIDUCIARIO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL
ARGENTINA**

CAPITULO I - FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

ARTÍCULO 1º.- Constitúyase el FONDO FIDUCIARIO PUBLICO denominado "FONDO PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA (FODINA)", cuyo objeto es la incorporación de infraestructura, equipamiento y tecnología en los Astilleros y Talleres navales inscriptos conforme al artículo 5 de la ley 27.418, y la financiación de la construcción de buques y artefactos navales, y demás bienes complementarios producidos en astilleros nacionales.

ARTÍCULO 2º.- El FODINA se constituirá por un monto inicial de pesos veinticinco mil millones (\$ 25.000.000.000), y en los sucesivos ejercicios estará integrado con los siguientes recursos:

- a) Con el CERO COMA TREINTA Y CINCO POR CIENTO (0,35%) del total de los Ingresos Corrientes previstos en el Presupuesto Anual Consolidado por el Sector Público Nacional, manteniéndose este porcentaje para los sucesivos ejercicios presupuestarios.
- b) Aportes y donaciones de la Nación, las Provincias, los Municipios y los particulares.
- c) Todo recurso que ingrese a su patrimonio o bienes que adquiera en cumplimiento de su objeto.
- d) Excedentes no aplicados en años anteriores. Las utilidades realizadas y liquidadas de cada ejercicio presupuestario serán reinvertidas de acuerdo con el objeto establecido para el Fondo, obras de Infraestructura, capacitación laboral y profesional del personal, perfeccionamiento de estudios de posgrado destinados a personal profesional, respectivamente, referidas a materia específica de la Industria Naval.

ARTÍCULO 3º.- El crédito será conferido al Armador, o al Astillero o Taller Naval.

ARTÍCULO 4º.- A los efectos de los créditos de financiación para la construcción de buques, se aceptarán como garantía la hipoteca naval del buque en construcción debidamente registrada en la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA; y otras que aprobará la Autoridad de Aplicación. Será admisible la construcción o reparación mediante un contrato de fideicomiso o de leasing naval. La garantía podrá ser prestada por el armador, por el astillero o taller naval, o por ambos.

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

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

ARTÍCULO 5º.- La Autoridad de Aplicación podrá promover, aceptar o rechazar la concurrencia de proveedores de equipos e insumos, tanto nacionales como extranjeros, incentivando el desarrollo de proveedores en orden a promover la integración vertical de la industria naval.

ARTÍCULO 6º.- Los recursos del Fondo de la Industria Naval Argentina serán distribuidos primariamente conforme a la capacidad productiva actual de cada astillero postulado, demostrable por el tonelaje construido y en construcción de buques y embarcaciones en los últimos cinco años, al tiempo de hacerse la planificación anual. La reglamentación establecerá el mecanismo de distribución secundario para asignar los porcentajes de recursos en cada caso, en base a variables objetivas, las cuales en todos los casos deberán prever una afectación del cinco por ciento (5%) con un criterio inverso. Las pautas generales de distribución serán aprobadas anualmente por la Autoridad de Aplicación, con la intervención previa de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418.

ARTÍCULO 7º.- Autorízase al Poder Ejecutivo nacional a efectuar en el presupuesto general de gastos y cálculo de recursos para el ejercicio correspondiente, las adecuaciones presupuestarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

ARTÍCULO 8º.- A los efectos de la presente ley se entenderá como Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) a la unidad de medición del tamaño de los buques, adoptado el Convenio Internacional de Arqueo de Buques aprobado por la Ley 21.897.

CAPITULO II - CONSTRUCCIÓN DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES PARA LA BANDERA NACIONAL Y FORMACIÓN DE PERSONAL TÉCNICO

ARTÍCULO 9º.- La construcción de buques o artefactos navales en Astilleros y Talleres Navales inscriptos conforme ley 27.418, por parte de Armadores inscriptos bajo la ley 27.419, o las inversiones que realicen los Astilleros y Talleres Navales mencionados, permitirá desgravar del impuesto a las ganancias las sumas efectivamente pagadas al constructor o invertidas, respectivamente.

Las sumas a desgravar no podrán provenir de créditos del FODINA u otros créditos públicos destinados a la construcción o producción.

La opción de este artículo implicará para los Armadores:

- a) La obligación de inscribir el buque o artefacto en la bandera argentina,
- b) La prohibición de cambiar de bandera o exportar los buques o artefactos durante quince (15) años desde su inscripción en la bandera nacional,
- c) La obligación de contar exclusivamente con tripulación argentina mientras el buque tenga bandera argentina u opere en aguas de territorio nacional o provincial, aunque realizara operaciones internacionales; salvo excepciones transitorias que habilitara la reglamentación.
- d) La obligación de reparar el buque o artefacto exclusivamente en Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval inscriptos conforme ley 27.418.

A los fines de lo dispuesto precedentemente, se considera construcción, toda obra sobre un buque o artefacto naval construido que mejore su vida útil en al menos diez (10) años.

ARTÍCULO 10.- EL Armador constructor, o el Astillero o Taller inversor, tendrán derecho a un bono fiscal para ser aplicado al pago de impuestos nacionales, por un valor equivalente al catorce por ciento (14%) del importe resultante de detraer del precio de venta, el valor de los insumos, partes o componentes de origen importado incorporados al bien, que hubieren sido nacionalizados con un derecho de importación del CERO POR CIENTO (0%). Entiéndase por precio de venta el que surja de la factura y/o documento equivalente, neto de impuestos, gastos financieros y de descuentos y bonificaciones.

Los beneficiarios podrán solicitar, ante la Autoridad de Aplicación, la emisión del bono fiscal, en la medida que hayan emitido la correspondiente factura y efectivizado la entrega de los bienes a sus adquirentes. El bono fiscal será nominativo y podrá ser cedido a terceros una única vez.

ARTÍCULO 11.- Durante tres (3) años desde la contratación de nuevos trabajadores por parte de Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería naval inscriptos conforme ley 27.418, las contribuciones a su cargo tendrán una reducción del 50% (cincuenta por ciento) cuando el trabajador tuviera menos de treinta (30) años de edad, y del 40% (cuarenta por ciento) cuando el trabajador tuviera entre treinta y cuarenta y cinco (45) años; sin que esto afecte las prestaciones laborales, previsionales y jubilatorias que correspondieran.

ARTÍCULO 12.- Las importaciones de bienes e insumos que realizarán Astilleros y Talleres Navales inscriptos conforme ley 27.418, para aplicar a la construcción de buques y artefactos navales, quedarán sujetas a las licencias automáticas de importación, sin perjuicio de verificaciones ulteriores. Cuando correspondiera constituir garantía, será suficiente la declaración jurada.

ARTÍCULO 13.- Los Astilleros y Talleres Navales inscriptos conforme ley 27.418, tendrán derecho al reintegro anticipado del impuesto al valor agregado, hasta un monto del cincuenta por ciento (50%) de la solicitud del respectivo período fiscal, o a la acreditación inmediata de hasta el cien por ciento (100%) del monto de la solicitud, para la aplicación de cualquier tributo nacional, u obligaciones con el Sistema Único de Seguridad Social.

CAPITULO III- IMPORTACIÓN DE BARCOS Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 14.- La importación definitiva de buques nuevos, sin uso, será gravado con el Arancel Externo Común (A.E.C.) determinado en el ámbito del Mercosur.

ARTÍCULO 15.- Se prohíbe la importación definitiva de buques y artefactos navales usados, con las excepciones previstas en esta ley.

ARTÍCULO 16.- Durante cuatro (4) años desde la entrada en vigencia de esta ley, quedan exceptuados de la prohibición dispuesta en el artículo anterior, los buques y artefactos navales que reúnan las siguientes condiciones:

- a) Posean arqueo bruto según definición I.M.O. (Organización Marítima Internacional) superior cinco mil (5000) Toneladas de Registro Bruto (TRB),
- b) Se clasifiquen en las posiciones arancelarias 89.01.10, 89.01,30, 89.02.00.10, 89.04, 89.05.10, y 89.05.90 de la Nomenclatura Común del Mercosur (N.C.M.),
- c) Tengan una antigüedad inferior a diez (10) años.

El importador deberá ser un Armador Nacional inscripto en el registro de la ley 27.419.

La Dirección Nacional de Industria Naval, creada en la presente ley, se expedirá aprobando o denegando la solicitud. Para aprobarla, deberá estar acreditada la imposibilidad de construcción en un Astillero o Taller Naval Inscripto en la ley 27.418, conforme reglamentará la Autoridad de Aplicación.

La importación tramitará por el canal de selectividad de máximo control, estando sujeta a una verificación de valor previa, con intervención de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418.

ARTÍCULO 17.- Durante siete (7) años, la prohibición de importación definitiva de buques y artefactos navales, no será aplicable cuando se reúnan las siguientes condiciones:

- a) Posean arqueo bruto según definición I.M.O. (Organización Marítima Internacional) superior a mil doscientas (1200) Toneladas de Registro Bruto (TRB),
- b) Tengan una antigüedad inferior a diez (10) años,
- c) Se clasifiquen en las posiciones arancelarias 89.01.10, 89.01,30, 89.02.00.10, 89.04, 89.05.10, y 89.05.90 de la Nomenclatura Común del Mercosur (N.C.M.),
- d) El importador presente un contrato celebrado y con principio de ejecución, con sujetos inscriptos en el Registro de Astilleros y Talleres Navales, para la construcción de una cantidad de Toneladas de Registro Bruto (TRB), equivalente o superior a las del buque o artefacto naval a importar, si el buque o artefacto a importar tuviera más de cinco mil (5.000) Toneladas de Registro Bruto (TRB); o la cantidad equivalente o superior a dos (2) veces las del buque o artefacto naval a importar, si el buque o artefacto a importar fuera de cinco mil (5.000) o menos Toneladas de Registro Bruto (TRB).

El importador deberá ser un Armador Nacional inscripto en el registro de la ley 27.419.

La Dirección Nacional de Industria Naval se expedirá aprobando o denegando la solicitud, atendiendo a la razonabilidad de las pautas del contrato, y contando con un informe previo de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418.

En caso de que no se cumpliera el contrato por causa imputable total o parcialmente al armador, el buque importado deberá ser exportado, y deberá abonar una multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor del buque que hubiera importado, la que será aplicada y percibida por la autoridad de aplicación.

La Dirección Nacional de Industria Naval realizará un seguimiento anual sobre el estado de cumplimiento del contrato, con intervención de la Comisión Asesora de la Industria Naval prevista por el artículo 11 de la ley 27.418. El avance y demás circunstancias deberán certificarse por un profesional inscripto en el Registro de Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval.

ARTÍCULO 18.- Los buques y artefactos navales usados exceptuados de la prohibición de importar, tendrán el tratamiento arancelario de los buques nuevos sin uso.

ARTÍCULO 19.- Los buques y artefactos navales importados usados quedarán sujetos a las siguientes condiciones:

- a) La prohibición de cambiar de bandera o exportar los buques o artefactos durante quince (15) años desde su inscripción en la bandera nacional,
- b) La prohibición de enajenar el buque, excepto a sujetos inscriptos como Armadores en el Registro de la ley 27.419, en cuyo caso continuarán con las mismas obligaciones.
- c) La obligación de cargar o descargar el total de su carga en un puerto argentino,
- d) La obligación de operar en aguas del territorio nacional o provincial, excepto que realizaran tráfico internacional que incluya tales aguas, o tareas de pesca,
- e) La obligación de contar exclusivamente con tripulación argentina mientras el buque tenga bandera argentina, inclusive si realizara operaciones internacionales.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de personal argentino, se podrá habilitar personal extranjero, conforme lo establecido en el artículo 112 de la ley 20.094, modificado por la ley 22.228, otorgando preferencia al personal proveniente de los países miembros del Mercosur que acrediten la idoneidad requerida, hasta tanto exista disponible personal argentino.

Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los citados buques y artefactos navales se registrarán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

f) La obligación de reparar el buque o artefacto exclusivamente en Astilleros, Talleres Navales y Estudios de Ingeniería Naval inscriptos conforme ley 27.418, mientras el buque tenga bandera argentina u opere en aguas de Territorio nacional o provincial, aunque realizara operaciones internacionales.

El incumplimiento de las condiciones implicará de pleno derecho la obligación de exportar el buque o artefacto naval alcanzado, sin perjuicio de las sanciones que correspondieran.

ARTÍCULO 20.- Cuando se tratara de buques destinados a la Defensa Nacional y a la Seguridad o adquiridos por organismos del Estado nacional o sociedades del Estado nacional, si el requerimiento no pudiera ser cumplimentado por la industria nacional, el organismo requirente, podrá ejecutar las obras en otras fuentes de provisión, mediante decisión fundada y previo informe emitido por la Comisión Asesora de la Industria Naval creada por el artículo 11 de la ley 27.418.

ARTÍCULO 21.- El ingreso al territorio nacional de buques extranjeros para su reparación, podrá estar sujeto a una caución juratoria, a opción del Armador.

CAPITULO IV - DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL

ARTÍCULO 22. - Créase la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL, que funcionará en el ámbito de la Secretaria de Industria y Desarrollo Productivo del Ministerio de Economía, o la que en el futuro la reemplace, que tendrá la misión de coordinar las políticas para el desarrollo de los astilleros y talleres navales nacionales, procurando la producción de bienes industriales y estudios navales nacionales.

ARTÍCULO 23.- Las funciones de la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL serán:

- a) Administrar el FODINA,
- b) Intervenir en las solicitudes de importación de buques y artefactos navales, conforme las disposiciones de esta ley,
- c) Ejercer las facultades que le fijare el Poder Ejecutivo Nacional o que le delegara la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 24.- Incorpórese al Nomenclador de Funciones Ejecutivas en el ámbito de las autoridades fijadas para la ley 27.418, el cargo de Director Nacional de la DIRECCION NACIONAL DE INDUSTRIA NAVAL con Función Ejecutiva II del SISTEMA NACIONAL DE EMPLEO PUBLICO (SINEP), homologado por el Decreto N° 2.098 del 5 de diciembre de 2008.

Para ser Director Nacional de la DIRECCIÓN NACIONAL de INDUSTRIA NAVAL será necesario poseer título universitario en el área de Ingeniería Naval o contar con una experiencia en la Industria Naval no inferior a los OCHO (8) años.

CAPITULO V - OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 25.- La autoridad de aplicación será la designada para la ley 27.418. La autoridad de aplicación podrá delegar facultades en la Dirección Nacional de Industria Naval.

ARTÍCULO 26.- Invitase a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir al presente régimen mediante normas concordantes en el ámbito de sus jurisdicciones.

ARTÍCULO 27.- Las disposiciones de esta ley comenzarán a regir desde su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 28.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El presente proyecto de ley cuenta con antecedentes como los tramitados mediante los expedientes N° 4759-D-2021 y N° 2176-D-2021 de la Diputada Fernanda Vallejos, los expedientes N° 3729-S-2016, N° 0384-S-2018 y N° 1908-S-2020 del Senador Alfredo Héctor Luenzo, los expedientes 3951-D-2018 y N° 2966-D-2020 de la Diputada Magdalena Sierra, el expediente N° 2131-S-2018 del Senador Fernando Ezequiel Solanas, el expediente N° 1032-D2017 del Senador Gustavo José Martínez Campos, el expediente N° 8148-D-2016 del Diputado Remo Gerardo Carlotto, entre otros.

Asimismo, por la Ley Nacional N° 27.418, sancionada en fecha 29-11-2017, se creó el Régimen de Promoción de la Industria Naval. Dicha norma fue observada parcialmente por el Decreto Nacional N° 1076/2017, eliminándose de su articulado la creación de un Fondo para el Desarrollo de la Industria Naval Nacional posponiendo, de esta manera, la posibilidad de contar con un instrumento de financiamiento de la Industria Naval que impulse el desarrollo del sector.

Actualmente, entre las iniciativas relacionadas al presente proyecto de ley, obra con estado parlamentario el expediente N° 1487-D-2022 de la Diputada Mónica Macha.

Entre las políticas que tenemos pendientes para seguir creciendo, resulta fundamental el desarrollo de la industria metalmecánica pesada, en particular la industria naval y recuperación de la Marina Mercante Argentina, que fueron diezmadas durante la década de los 90, que prácticamente nos retrocedió a una situación similar a la que vivía nuestro país en la década de los 40 cuando Perón asume el gobierno nacional, y que encuentra un período de recuperación en el período que inicia con la posconvertibilidad.

La Marina Mercante se creó durante la Segunda Guerra Mundial y obtuvo un importante impulso durante el gobierno peronista (Siepe y Llairó, 2001), cuando la Argentina tenía escasísimos buques mercantes y casi todos ellos de empresas privadas. Sin embargo, Argentina como país netamente agro exportador e importador de manufacturas y servicios requería la contratación de una gran cantidad de bodegas en buques de ultramar para sacar su producción

del país. La consecuencia era que todo lo que había que transportar, exigía de ingentes sumas de dinero en fletes a buques extranjeros. Virtualmente era una de las peores sangrías que afectaba las finanzas nacionales.

Antes de la década del 90 los sectores estratégicos como puertos, flota de bandera e industria naval, eran protegidos por leyes específicas que establecían que la mayoría accionaria de las empresas vinculadas a estos sectores debían estar en manos de argentinos nativos y que fueron derogadas en el período posterior.

Las políticas de los años 90 (convertibilidad, desregulación de los mercados, apertura económica, y privatizaciones) fueron factores gravitantes que perjudicaron la competitividad del sector (Russo, 2010).

Durante dicho período, "(...) fueron privatizadas muchas empresas estatales tanto demandantes de embarcaciones, como astilleros y talleres públicos. Pasan a manos privadas: ELMA, YCF e YPF, reduciéndose enormemente la demanda estatal y quedando circunscripta a la incorporación o la reposición de embarcaciones para la Armada y la Prefectura Naval." (Mauro, 2011, p. 15).

La desregulación del transporte por agua comenzó a partir del dictado de los Decretos N° 1772 del 3 de septiembre de 1991 y el Decreto N 1493 del 20 de agosto de 1992 y el N° 343 del 19 de abril de 1997, estos dos últimos derogados por la Ley N 25230 del 1 de diciembre de 1999.

Con ese plexo normativo se constituyó un sistema transitorio que intentó mantener con criterio de libre mercado la capacidad de bodega y prestar servicios al armamento nacional, además de asegurar el empleo de mano de obra nacional a bordo de los buques y artefactos navales de bandera extranjera.

El régimen del Decreto N° 1772/91, no obtuvo los resultados deseados y produjo un sensible daño a la industria naval argentina, la que se vio disminuida en su capacidad productiva, con la pérdida de puestos de trabajo, la interrupción de la transferencia de conocimiento de mano de obra calificada, produjo un fuerte impacto negativo en la flota mercante de bandera argentina reduciendo notoriamente la mano de obra.

“[E]ntre 1992 y 1999 ingresaron al país más de 100 embarcaciones que podrían haber sido fabricadas localmente (...) Hacia el final de la década, la flota mercante que operaba en Argentina era obsoleta por la importación de barcos usados, con los consecuentes problemas ambientales y de seguridad (...) (Mauro et. al, 2022, p. 38).

En definitiva, estas políticas resultaron finalmente en la destrucción masiva de puestos de trabajo, el desmantelamiento de la capacidad productiva y tecnológica en el sector naval y una virtual desaparición de la presencia de buques de bandera nacional en los mercados, tanto de cabotaje como internacionales, resultando en consecuencia una profunda pérdida de soberanía y seguridad logística en nuestro país.

En los primeros años de la posconvertibilidad se asistió a una recuperación del segmento naval pesado. Ello “(...) se explica en parte por la decisión del Estado de retomar su rol activo en la industria naval a partir de, por ejemplo, la derogación de varias de las normativas regresivas de la década previa y la recuperación de medidas de la fase de expansión y crecimiento.” (Mauro et. al., 2022, p.43).

El decreto N° 1.010 del 6 de agosto de 2004, derogó al Decreto N° 1772/91, creando un nuevo sistema transitorio para la marina mercante, con el objeto de recuperar el transporte marítimo y fluvial para embarcaciones de bandera nacional tripuladas por personal argentino, procurando incentivar la construcción naval en astilleros y talleres navales nacionales mediante beneficios de locación de buques a los armadores que contraten construcciones en el país.

Durante este período el Estado retomó su carácter de oferente mediante la reestatización de Tandanor en 2007 y la recuperación y puesta en funcionamiento del astillero Domecq-García bajo el nombre de Astillero Almirante Storni (Mauro et. al., 2022) Asimismo, durante la primera mitad de la década del 2000 se crearon mecanismos de financiamiento para fomentar la construcción naval en empresas argentinas.

A partir del año 2015, con el cambio de gestión a nivel nacional, se profundizaron condiciones adversas a la industria naval “(...) como consecuencia de la aplicación de políticas macroeconómicas y sectoriales contrarias al desarrollo industrial y una ausencia notoria del Estado en sus roles de oferente y demandante (...)” (Mauro et. al., 2022, p 48).

Cabe destacar la creación en el año 2020 del Fondo Nacional de Defensa (FONDEF) que tiene por objeto financiar el proceso de reequipamiento de las Fuerzas Armadas,

específicamente la recuperación, modernización e incorporación de material. Con el fin de potenciar la industria nacional, sustituir importaciones y generar empleo, el FONDEF es actualmente un importante motor para la construcción y reparación en la industria naval en lo referente a la defensa nacional.

La industria naval es fundamental para el desarrollo económico nacional, la generación de empleo y encadenamiento a lo largo de toda la cadena de valor. Por su carácter de industria de síntesis o concurrente ofrece productos que requieren de una gran cantidad y variedad de "insumos, componentes, equipos y servicios industriales y, por lo tanto, genera numerosas relaciones interindustriales hacia atrás en la cadena de valor" (Mauro et. al., 2022, p. 5) produciendo un efecto virtuoso en la economía. "La Industria Naval es y ha sido tradicionalmente un eslabón estratégico para el desarrollo socioeconómico y la competitividad de las naciones, no sólo por su contribución directa a sus economías, sino también por ser pilar fundamental para otras actividades." (MICT, 2019, P.38).

El presente proyecto de ley crea un instrumento de financiamiento que sin duda dará un fuerte impulso a la industria naval y contribuirá al desarrollo estratégico de la economía nacional.

El tratamiento que propone el presente proyecto, supone un beneficio que justifica, como contrapartida, la exigencia para los propietarios de buques y artefactos navales amparados por el régimen que se propicia, de contratar sus construcciones, reparaciones y mantenimientos en astilleros y talleres navales nacionales y generar condiciones e incentivos para la renovación de la flota mercante.

Con el objeto de implementar el presente régimen, corresponde la creación de la Dirección Nacional de Industria Naval, con la misión de coordinar las políticas para el desarrollo de los astilleros y talleres navales nacionales, procurando a su vez la producción de bienes industriales naval artistas y estudios de diseño naval nacional.

La actividad fluvial y marítima de la flota mercante argentina es generadora de fletes, lo que se traduce en ingresos de divisas en el país, minimizando consecuentemente los egresos por los mismos conceptos, contribuyendo esto positivamente en los compromisos de la balanza de pagos de argentina.

En definitiva, se hace imperioso que nuestro país recupere su soberanía logística y su independencia tecnológica en un sector estratégico y fundamental para su desarrollo, cuestión a la cual el presente proyecto viene a contribuir.

Por los motivos expuestos, es que solicito a los Diputados y Diputadas la aprobación del presente proyecto.

Bibliografía:

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

-Mauro, Lucía Mercedes (2011). La industria naval como un sector estratégico: análisis del rol del Estado en su desarrollo. VI Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

-MICT (2019). Agenda Sectorial de la Industria Naval. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España.

-Russo Cintia (2010) Astilleros Navales del Estado. Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad Nacional de Río Cuarto. XXII Jornadas de Historia Económica, 21-24 de septiembre de 2010.

-Siepe Raimundo y Llairó Monserrat (2001). Perón y la política marítima en la Argentina: la flota mercante del Estado, 1946-1955. Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo. Documentos de Trabajo n° 12, Buenos Aires, noviembre de 2001