



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*"Año de la Defensa de la Vida, la Libertad y la Propiedad"*

### **PROYECTO DE LEY**

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de ley.*

Artículo 1º.- Objeto. La exportación de las mercaderías cuyo embarque y respectivo "cumplido" de la declaración aduanera de exportación para consumo se realice por los puertos y aduanas ubicados al sur del paralelo 40°, gozarán de un reembolso adicional a la exportación, siempre que se carguen a buque mercante o aeronave con destino al exterior o a buque mercante o aeronave de cabotaje para transbordar en cualquier puerto o aeropuerto nacional con destino al exterior.

Los reembolsos adicionales de los cuales gozará la exportación de las mercaderías, que se ajusten a lo establecido en la presente ley, se fijará conforme a los siguientes porcentuales:

1. Ocho por ciento (8%) en los puertos o aeropuertos ubicados al sur del paralelo 40° S;
2. Diez por ciento (10%) en los puertos o aeropuertos ubicados al sur del paralelo 44° S;
3. Doce por ciento (12%) en los puertos o aeropuertos ubicados al sur del paralelo 47° S;  
y,
4. Trece por ciento (13%) en puertos o aeropuertos ubicados al sur del paralelo 52° S.

Artículo 2º. - Bienes comprendidos. El reembolso adicional dispuesto en el art. 1º será aplicado únicamente a la exportación de mercaderías originarias de la región ubicada al sur del paralelo 40°, que se exporten en estado natural o manufacturadas en establecimientos industriales radicados en la citada región, así como a las exportaciones de manufacturas elaboradas en establecimientos industriales radicados en la mencionada región con insumos no originarios de ésta, siempre que dicho proceso genere un cambio de posición arancelaria en la Nomenclatura Arancelaria y Derechos de Exportación y que la mercadería resultante, objeto de la exportación, sea consecuencia de un proceso industrial y no de una simple etapa de armado.

Artículo 3º.- Productos del mar. A los fines de la presente ley, se consideran "originarios" a los productos del mar, sea éste territorial o no, de la región ubicada al sur del paralelo 40°, hasta el límite que la Nación reivindique como Zona Económica Exclusiva.

El reembolso adicional dispuesto en el art. 1º, será aplicado, en lo que respecta a los productos del mar, exclusivamente a las capturas efectuadas por:

- a) Buques pesqueros de bandera argentina;
- b) Buques de bandera extranjera locados por empresas argentinas a casco, de conformidad con el artículo 36 de la Ley N° 24.922.

Artículo 4º.- El Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio del Ministerio de Economía, establecerá los criterios que deberán aplicar los Gobiernos provinciales con jurisdicción en la región ubicada al sur del paralelo 40º, a fin de determinar el porcentaje de elementos simplemente armados, no originarios de la región, que deberán integrar las mercaderías que se exporten, a fin de acogerse a los beneficios establecidos en la presente ley.

Artículo 5º.- El reembolso adicional dispuesto en el artículo 1º de la presente ley se aplicará con prescindencia del tratamiento arancelario por mercadería establecido con carácter general por las normas vigentes.

Artículo 6º.- Certificado de origen. El reembolso a las exportaciones se otorgará en función del puerto provincial más cercano al lugar de producción, dentro de la provincia que expida el certificado de origen (C.O).

El certificado de origen (C.O) que identifique la procedencia del producto a exportar, deberá contener:

- a) Denominación de origen, lugar, distrito y municipio.
- b) Definición precisa e inconfundible de los productos, especialmente si se tratan de materias primas con o sin elaboración, individuales o colectivas, específicas de una especie, variedad, tipo, como así también el grado de complejidad del servicio y sus particularidades identificatorias.

Artículo 7º.- La Administración Nacional de Aduanas aceptará los certificados que emitan los Gobiernos provinciales con jurisdicción en la región mencionada en el artículo 1º, en los que se consignen que las mercaderías en cuestión cumplen con los requisitos de origen establecidos en la presente ley.

Artículo 8º.- Plazo. El incentivo de reembolso por puertos patagónicos tendrá una vigencia de quince años a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley y podrá ser prorrogada por el Poder Ejecutivo Nacional de manera automática por cinco años más.

Artículo 9º. - Disposiciones complementarias. Se deroga la Ley N ° 23.018 y sus modificatorias.

Artículo 10 º. - Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

**GUSTAVO CARLOS MIGUEL GONZALEZ**  
Diputado Nacional

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente Proyecto de Ley tiene como antecedentes varias iniciativas similares que oportunamente se han presentado en ambas Cámaras del Congreso de la Nación, solicitando el restablecimiento del reembolso adicional a las exportaciones cuyo embarque y respectivo "cumplido" de la declaración aduanera de exportación para consumo, se realice por los puertos y aduanas ubicados al sur del paralelo 40°.

La Ley N° 23.018 se instrumentó, por un plazo determinado, un reembolso adicional a las exportaciones para consumo canalizadas por los puertos y aduanas ubicados al sur del Río Colorado, desde el puerto de San Antonio Este (Provincia de Río Negro) hasta el puerto de Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur), siempre que se carguen a buque mercante con destino al exterior o a buque mercante de cabotaje para transbordar en cualquier puerto nacional con destino al exterior.

La referida ley tuvo como objetivo primordial lograr el desarrollo armónico de una economía regional, la de la zona patagónica, con especial concepción geopolítica sobre la específicamente económica, estableciendo un régimen razonablemente preferencial y estable que favoreciera la radicación de la población de dicha área.

Este sistema de incentivo fiscal tuvo como finalidad incrementar los ingresos de los diferentes actores que integran la cadena de valor de los productos exportables, compensando las asimetrías existentes en razón de la distancia a los centros de consumo con el resto de las regiones que componen el país.

Con el fin de dar continuidad a la prosecución de tales objetivos, fue sancionada la Ley N° 24.490, vetada e insistida por el Poder Legislativo, a través de la cual se prorrogó por un nuevo plazo la vigencia del reembolso adicional a las exportaciones establecido por la citada Ley N° 23.018.

Posteriormente, la Ley N° 25.454 estableció que a los fines de la Ley 23.018, reformada por la Ley 24.490, se consideran "originarios" a los productos del mar, sea éste territorial o no, de la región ubicada al sur del Río Colorado en toda su extensión, hasta el límite que la Nación reivindique como zona económica exclusiva.

Asimismo, dispuso que el reembolso adicional sería aplicado, en lo que respecta a los productos del mar, exclusivamente a las capturas efectuadas por buques de bandera argentina y por aquellos de bandera extranjera locados por empresas argentinas a casco desnudo, de conformidad con el artículo 36 de la Ley 24.922.

El otorgamiento de incentivos impactaba favorablemente en las distintas localidades beneficiadas, mejorando las condiciones de competitividad y contribuyendo a atenuar las desigualdades existentes respecto de otras regiones, con el consecuente aumento en la generación de empleo.

Las provincias patagónicas se caracterizan por tener un menor desarrollo relativo que la zona central del país en cuanto a la industrialización de sus productos, pero cuentan con un enorme potencial para la producción y desarrollo de productos primarios como ser los

frutihortícolas, subproductos de estos, productos mineros, de la pesca y agropecuarios principalmente lanas y carne ovina.

La provincia de Río Negro posee una marcada especialización en la producción de bienes agroindustriales de exportación, siendo una actividad central la fruticultura y en segundo plano la horticultura. En cuanto a la pesca, la mayor actividad se registra en el Puerto de San Antonio Este.

En cuanto a Chubut, esta tiene una estructura industrial netamente exportadora de recursos naturales, productos regionales como los derivados de la minería, del pescado, del cemento y de la lana, cuyo intercambio comercial se concreta esencialmente por vía marítima a través de sus puertos siendo Puerto Madryn el principal, el cual, debido a la actividad generada por la producción de aluminio y la actividad pesquera, registró un notable incremento poblacional.

En lo que respecta a la provincia de Santa Cruz, el petróleo y el gas ocupan un lugar preponderante dentro del sector primario, mientras que la pesca y la lana se ubican en un lugar secundario, en tanto la minería constituye una actividad en constante crecimiento, actividades todas estas orientadas a la exportación. En lo que se refiere a la pesca, la ciudad de Puerto Deseado concentra la mayor actividad, lugar desde el que se realizan la mayoría de los embarques con destino a mercados externos.

En el caso de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la misma posee una estructura productiva similar a las otras provincias patagónicas.

El hecho de que el reembolso adicional a las exportaciones no se encuentre vigente en la actualidad dificulta la obtención de una mejor competitividad comercial, generando grandes perjuicios para todas las actividades que conforman el territorio patagónico, así como desigualdades con el resto de las economías regionales.

*“La diferencia de costos en la descarga de un barco tangonero de 100 toneladas es de un 40% si se compara el servicio de Mar del Plata con el de Puerto Madryn y del 50% si se lo compara con Puerto Deseado. En el caso de un potero de 400 toneladas, la diferencia con Puerto Deseado es de un 18% más caro, mientras que si se comparan los valores con Madryn se llega a un 40%. De todas formas la comparación más escandalosa se observa en la descarga de un barco fresquero entre el Puerto de Rawson y Mar del Plata, dado que el costo en el puerto patagónico será 256% mayor.*

*En cuanto a los gastos generales se observa que exportar desde Puerto Madryn será 2.000 dólares más caro que desde Mar del Plata, porque el flete a Europa tiene un costo 20% mayor; en cuanto a los víveres serán un 35% en Deseado y en Madryn un 25% más caro que en la ciudad feliz. La menor diferencia se encuentra en el combustible, cuyo valor se incrementa entre un 6% y un 12% respecto de la provincia de Buenos Aires, sin tener en cuenta los altos costos que debe enfrentar un barco costero bonaerense.”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> <https://revistapuerto.com.ar/2016/02/empresas-patagonicas-defienden-los-reembolsos/>

El restablecimiento del reembolso aludido resulta imperativo ante la necesidad de lograr el incremento en los volúmenes exportables, una mayor previsibilidad a la economía favoreciendo con ello inversiones y la generación de mayores puestos de trabajo tanto en los puertos enunciados como en los puertos de Comodoro Rivadavia, San Julián, Punta Quilla, Río Gallegos y Caleta Paula.

El Acuerdo de Marrakech establece como subvención no recurrible *“asistencia para regiones desfavorables situadas en el territorio de un Miembro, prestada con arreglo a un marco general de desarrollo regional (...)”*

Las desventajas competitivas de las distintas actividades productivas, con respecto a otras regiones son consecuencia de una determinada serie de factores, entre los que encontramos las inclemencias climáticas, grandes distancias, una comunicación dificultosa que derivan en mayores costos, generando la necesidad de herramientas para subsanar y condicionar positivamente la radicación y permanencia de muchas actividades e industrias que conllevará a mayores inversiones y, por ende, a la generación de mayor mano de obra para los habitantes de la región.

Se busca, fundamentalmente, dar igualdad de tratamiento a las regiones alejadas, perjudicadas por el centralismo político, económico y financiero vigente.

El presente proyecto también promueve el desarrollo de los aeropuertos que permitirá competir a productos específicos en otro tiempo y forma, como así también generará nuevos incentivos empresariales en los cuales incidirá en nuevos costos de transportes en diversas zonas de la región.

Se destaca que la inclusión de los aeropuertos es el resultado de exportaciones que se concretan al día de hoy en la Patagonia y que permiten ingresar a los mercados de demanda del exterior.

Creemos que lo más adecuado es volver a establecer una compensación para las mercaderías de consumo destinadas a la exportación a través de una fórmula objetiva tomando en cuenta todos los requisitos mencionados en el artículo 1º de este proyecto y, como así también, estableciendo un certificado de origen de la mercadería, identificando distintas provincias en la Patagonia.

Debemos sostener, además, que el presente proyecto tiene como fin lograr una visión estratégica de un país productivamente integrado, en el que las herramientas fiscales y arancelarias puedan paliar las grandes diferencias económicas y los costos de producción.

Por todos los motivos anteriormente expuestos, es que solicito a mis pares el acompañamiento en el presente Proyecto de Ley.

**GUSTAVO CARLOS MIGUEL GONZALEZ**  
Diputado Nacional