

PROYECTO DE LEY

Régimen de Promoción de la Marina Mercante Nacional y del Cabotaje Argentino

ARTÍCULO 1º – Objeto. Créase un régimen de promoción para el desarrollo, fortalecimiento y competitividad de la Marina Mercante Nacional y el transporte de cabotaje por vías navegables y marítimas, con el fin de asegurar la soberanía logística, el empleo argentino y el desarrollo industrial naval.

ARTÍCULO 2º – Beneficiarios. Serán beneficiarios de este régimen las empresas armadoras que:

- a) Operen buques de matrícula nacional;
- b) Contraten al menos un 80% de tripulación argentina;
- c) Efectúen sus tareas principales en navegación fluvial, marítima o lacustre en territorio nacional;
- d) Se comprometan a no modificar la bandera nacional del buque por un plazo mínimo de cinco (5) años.

ARTÍCULO 3º – Incentivos fiscales. Los beneficiarios gozarán de:

- a) Exención del Impuesto a las Ganancias por un plazo de 5 años sobre las utilidades derivadas exclusivamente del transporte de cabotaje;
- b) Devolución del 50% del IVA en adquisiciones vinculadas a mantenimiento, combustible, repuestos y servicios técnicos;
- c) Reducción del 50% en tasas portuarias y peajes fluviales para los buques registrados bajo este régimen.

ARTÍCULO 4º – Incentivos financieros. Créase una línea de créditos a tasa subsidiada, a través del Banco de la Nación Argentina, para:

- a) Construcción y/o reparación de buques en astilleros nacionales;
- b) Modernización tecnológica y ambiental de flota activa;
- c) Capacitación y certificación de personal embarcado argentino.

ARTÍCULO 5º – Fondo Nacional de la Marina Mercante. Créase el Fondo Nacional de la Marina Mercante (FONAMAR), financiado por:

- a) Un porcentaje de lo recaudado por la concesión de la Vía Navegable Troncal Paraná-Paraguay;
- b) Aportes específicos del Tesoro Nacional;
- c) Multas por incumplimiento del régimen de cabotaje.

ARTÍCULO 6º – Prioridad del cabotaje nacional. Ratifícase el principio de reserva del cabotaje nacional en favor de buques de bandera argentina, conforme al Decreto-Ley 19.492/44 y el artículo 1º de la Ley 20.094.

Toda excepción deberá contar con dictamen fundado de la autoridad competente.

ARTÍCULO 7º – Autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación de la presente ley será la Agencia Nacional de Puertos y Navegación. Dicha autoridad deberá coordinar su accionar con el área económica correspondiente y con los organismos técnicos competentes, tales como la Prefectura Naval Argentina (PNA) y el Registro Nacional de Buques.

ARTÍCULO 8º – Condicionalidad. La permanencia en el régimen estará sujeta al mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2º. El incumplimiento dará lugar a la revocación de los beneficios y la devolución de los montos percibidos indebidamente, con sus respectivos intereses.

ARTÍCULO 9º – Promoción de la formación. El Estado fomentará la formación profesional de tripulantes y técnicos mediante convenios con universidades, institutos técnicos y centros de formación marítima, públicos y privados.

ARTÍCULO 10º – Publicidad e informes. La autoridad de aplicación deberá publicar anualmente un informe detallado sobre la ejecución del régimen, el destino de los fondos, los beneficiarios alcanzados y los indicadores de impacto en empleo, industria naval y participación de bandera nacional en el cabotaje.

ARTÍCULO 11º – Vigencia. La presente ley entrará en vigencia a los sesenta (60) días de su publicación en el Boletín Oficial. El Poder Ejecutivo deberá reglamentarla dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

ARTÍCULO 12º – Hasta tanto se reglamente la presente ley, la autoridad competente podrá establecer un régimen provisorio de inscripción voluntaria de empresas armadoras, a efectos de adelantar el acceso a líneas de crédito y asistencia técnica para la adecuación al régimen.

Asimismo, se reconocerá como válido todo buque actualmente en operación bajo matrícula nacional que cumpla los requisitos del artículo 2º, aun cuando hubiere iniciado sus actividades con anterioridad a la sanción de esta ley.

ARTÍCULO 13º – Preferencia nacional en contrataciones del Estado. El Estado Nacional, sus entes descentralizados y empresas públicas o con participación estatal mayoritaria deberán priorizar, en toda contratación de servicios de transporte fluvial o marítimo de bienes dentro del territorio nacional, a aquellas empresas que operen buques de matrícula argentina.

En caso de igualdad de condiciones técnicas y económicas, se deberá adjudicar la prestación a la empresa nacional inscripta en el presente régimen. Esta cláusula también regirá para licitaciones internacionales cuando el servicio tenga por objeto el transporte interno o regional con puertos argentinos.

ARTÍCULO 14º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un Régimen de Promoción de la Marina Mercante Nacional y del Cabotaje, orientado a garantizar la soberanía logística, fomentar el trabajo argentino y recuperar la competitividad del sector naval, sin recurrir a mecanismos de desregulación que impliquen la pérdida de control estatal, precarización laboral o renuncia a nuestra bandera.

La Marina Mercante es un componente estratégico de la economía nacional.

Su debilidad no puede resolverse mediante la apertura irrestricta del cabotaje a buques extranjeros ni con esquemas de bandera de conveniencia, como plantea el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 340/2025.

Esa lógica implica ceder soberanía, destruir empleo argentino y atentar contra la industria naval y fluvial del país.

Argentina ya ha intentado políticas de impulso a la Marina Mercante mediante las leyes 27.418 y 27.419, sancionadas en 2017 con amplio consenso.

De todas maneras, el resultado es un sector sin incentivos, sin previsibilidad y con costos estructurales que lo hacen poco competitivo frente a las flotas extranjeras.

Según lo expresado por el PEN en el marco del DNU nro. 340/85, aunque sin respaldo de fuente ni de origen técnico del dato, operar con bandera argentina puede costar hasta cuatro veces más que hacerlo con bandera extranjera.

Tal desequilibrio no se soluciona reemplazando el trabajo argentino por condiciones laborales foráneas, ni suprimiendo las normas que protegen a nuestra industria. Por el contrario, exige una política activa del Estado, orientada a reducir esa brecha mediante incentivos fiscales, financieros y logísticos que acompañen al armador nacional, promuevan la construcción de buques en astilleros locales y aseguren condiciones laborales dignas.

El proyecto propone crear un Fondo Nacional de la Marina Mercante, financiado en parte por los ingresos derivados de la concesión de la VNT Paraná-Paraguay, que debe ser aprovechada no solo como corredor internacional, sino también como palanca de desarrollo para la navegación nacional.

También plantea un esquema de beneficios fiscales y una línea de crédito específica para renovación de flota, capacitación y modernización.

Además, el régimen reafirma el principio de cabotaje reservado, establecido por el Decreto-Ley 19.492/44, que garantiza que el transporte de bienes entre puertos

nacionales sea realizado por buques de bandera argentina, salvo excepciones debidamente justificadas.

Esta reserva no es un privilegio: es una herramienta de desarrollo y defensa del interés nacional, aplicada por países como Estados Unidos, Brasil, Noruega, Corea del Sur y Japón.

Durante nuestra gestión en el Ministerio de Transporte de la Nación, instrumentamos la tarifa de peaje para la bandera extranjera en la vía navegable troncal Paraná-Paraguay, como una herramienta concreta para equilibrar la competencia desleal y defender la soberanía sobre nuestras vías navegables.

Hoy, frente a un nuevo intento de desregulación que pone en jaque a la Marina Mercante Nacional, reafirmamos la necesidad de una política pública que promueva la bandera argentina, el empleo nacional y el desarrollo de nuestra industria naval.

En momentos de redefinición global de las cadenas logísticas, ningún país serio renuncia al control sobre sus vías navegables, su flota y su gente de mar. Argentina no puede ser la excepción. Este proyecto ofrece una alternativa concreta y responsable frente a la desregulación unilateral que representa el DNU 340/2025.

En vez de competir bajando derechos, propongamos competir subiendo capacidades.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen con su voto afirmativo esta iniciativa.

Dip. Diego Giuliano
Dip. German Martínez
Dip. Florencia Carignano
Dip. Roxana Monzón
Dip. Jorge Antonio Romero
Dip. Martín Soria
Dip. Mónica Litza
Dip. Nancy Sand
Dip. Ana María Ianni
Dip. Andrea Freitas
Dip. Jorge Neri Araujo Hernández
Dip. Hilda Aguirre
Dip. Ricardo Herrera
Dip. Pablo Todero
Dip. Micaela Moran