

DR. CESAR AUGUSTO LERENA

## UNA LEY DE MARINA MERCANTE PARA RECUPERAR LA HIDROVÍA Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA PRODUCCIÓN REGIONAL

Ayer se aprobó por unanimidad (60-0) en el Recinto del Senado de la Nación el dictamen aprobado en el plenario de las Comisiones de Transporte, Infraestructura y Presupuesto del proyecto de Marina Mercante elaborado por el Senador Fernando Pino Solanas y de Industria Naval del Senador Alfredo Luenzo; iniciativas que ponen de manifiesto la política de consensos que es posible llevar detrás de los grandes proyectos de interés nacional, ya que acompañaron estos proyectos los Senadores Espínola, Pichetto, Abal Medina, Alfredo Martínez, Linares y otros referentes del oficialismo, junto al Centro de Patronos Fluviales presidido por Julio González Insfran, sindicatos afines y empresarios del sector, y muy especialmente el Diputado Martínez Campos, autor de una iniciativa similar en la Cámara de Diputados.

Los principales objetivos de este proyecto son desarrollar la Marina Mercante, mejorar su competitividad; aumentar y consolidar la participación de la flota mercante argentina en los fletes de cabotaje nacional, tráficos bilaterales y multilaterales así como en la Hidrovía; generando puestos de trabajo y fomentando la incorporación de buques y artefactos navales de fabricación argentina a la Marina Mercante nacional.

Cabe recordar, que en 1946, al finalizar el primer año del gobierno del Gral. Perón la Flota Mercante argentina había triplicado su tonelaje con respecto a 1945 y que de 1947 a 1951 la Marina Mercante Argentina creció un 287%, en tanto que la mundial solo un 31%, lo cual representaba una expansión de casi 800% entre 1945 y 1951.

En la actualidad Paraguay cuenta con una flota fluvial de 2.600 barcasas y 200 remolcadores (la tercer mayor flota fluvial del mundo después de las de EE.UU. y China), ascendiendo la participación de la bandera paraguaya en el transporte de mercaderías por la Hidrovía al 87% en tanto que la participación argentina es de solo 3% mientras que Bolivia la duplica con un 6%. En la década del 80 la participación argentina en la Hidrovía llegaba al 70% y la flota paraguaya contaba con 4 unidades.

La actual hegemonía de la flota paraguaya en la Hidrovía es reflejo de las asimetrías que existen, sobre todo a nivel fiscal, entre ambos países: Los armadores navales en Argentina deben pagar 47% en concepto de cargas sociales por las tripulaciones, en tanto que en Paraguay pagan solo un 26%. En Argentina los armadores navales pagan 35% de impuesto a las ganancias y 21% de IVA mientras que en Paraguay pagan solo un 10% por ambos impuestos. Los armadores navales argentinos pagan impuesto a los combustibles mientras que los buques con bandera paraguaya se encuentran libre de impuestos cuando cargan combustible en Argentina.

A estos argumentos debemos agregar que la aprobación de la Ley de Marina Mercante podría ayudar a reducir el transporte de soja argentina que se estaría exportando como de

origen paraguayo, a raíz de las ventajas impositivas de ese país, como se ventiló en el programa del periodista Lanata.

El proyecto de ley de Marina Mercante no se agota en mejorar la participación de Argentina en la Hidrovía, ya que el litoral marítimo argentino se extiende a 4.725 km y a pesar de ser el naval el modo de transporte más económico, nuestra Patagonia aún depende principalmente del transporte automotor, más caro, contaminante y que provoca una alta tasa de accidentes anualmente.

Por otro lado, un servicio regular de transporte marítimo de cabotaje representaría una reducción de hasta un 35% en los costos de flete para productos industriales y de consumo masivo, incrementando así la sustentabilidad de las economías regionales patagónicas. Por ejemplo, solo Aluar en la actualidad necesita de 400 camiones por mes para llevar 12 mil toneladas de aluminio a la provincia de Buenos Aires.

Por otra parte, a pesar de la preponderancia del modo automotor de carga en el transporte patagónico, de los 20 millones de toneladas de graneles líquidos y de carga general, y los más de 50 mil contenedores transportados anualmente por barco desde y hacia puertos patagónicos, menos de la mitad son transportados por buques de bandera argentina por falta de oferta de bodega.

Similares carencias se observan en el transporte marítimo en el marco del Convenio Bilateral suscrito entre Argentina y Brasil, así como en el tráfico de contenedores entre puertos argentinos al sur del puerto Buenos Aires y puertos uruguayos. Frente a esta situación crítica y cuasi terminal de la Marina Mercante argentina el proyecto de ley otorga beneficios fiscales a largo plazo a los empresarios navales que incorporen buques fabricados en el país de tal forma de promover la construcción de buques y artefactos navales en astilleros locales y, transitoriamente, incluye algunos artículos de excepción, a fin de propiciar la recuperación inmediata de la Marina Mercante.

Este paso hacia una Ley de Marina Mercante, de promoción de la actividad y la construcción naval, se constituye en un hito histórico que devolverá al país la utilización de buques de bandera nacional para el transporte de todas las materias primas del área de influencia de la hidrovía y las producidas a la vera del litoral marítimo. Un ejemplo de políticas de Estado, que a la par de abaratar los fletes que devuelvan a la Argentina la capacidad de bajar sus costos internos y competir a nivel internacional; demuestran, que es posible lograr importantes avances en favor de la producción e industria regional con el consenso y esfuerzo de prácticamente todo el arco político y productivo nacional.

16 de noviembre de 2016.-