



REPÚBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN

18^a REUNIÓN – 8^a SESIÓN ORDINARIA

16 DE NOVIEMBRE DE 2016

Presidencia del señor presidente provisional del Honorable Senado, senador don
FEDERICO PINEDO,

y del señor presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda,
senador don **JUAN MANUEL ABAL MEDINA**

Secretarios:

Señor don **JUAN PEDRO TUNESSI** y señor don **HELIO REBOT**

Prosecretarios:

señor don **MARIO DANIELE**, señor don **ERIC CALCAGNO Y MAILLMANN** y señor
don **ÁNGEL TORRES**



PRESENTES:

ABAL MEDINA, Juan Manuel
 AGUILAR, Eduardo Alberto
 AGUIRRE DE SORIA, Hilda Clelia
 ALMIRÓN, Ana Claudia.
 ALPEROVICH, José Jorge
 BASUALDO, Roberto Gustavo
 BLAS, Inés Imelda
 BOYADJIAN, Miriam Ruth
 BRAILLARD POCCARD, Néstor
 CABRAL ARRECHEA, Salvador
 CASERIO, Carlos
 CATALÁN MAGNI, Julio César
 COBOS, Julio César Cleto
 CREXELL, Lucila
 DE ANGELI, Alfredo
 DE LA ROSA, María Graciela
 DURANGO, Norma
 ELÍAS DE PEREZ, Silvia Beatriz
 ESPÍNOLA, Carlos
 FELLNER, Liliana Beatriz
 FIORE VINUALES, María Cristina del Valle
 FUENTES, Marcelo Jorge
 GARCÍA, Virginia María
 GARCÍA LARRABURU, Silvina Marcela
 GIACOPPO, Silvia del Rosario
 GIMÉNEZ, Sandra Daniela
 GODOY, Ruperto Eduardo
 GONZÁLEZ, Nancy
 GUASTAVINO, Pedro Guillermo Ángel
 IRRAZÁBAL, Juan Manuel
 ITURREZ DE CAPELLINI, Ada del Valle
 KUNATH, Sigrid Elisabeth
 LABADO, María Esther
 LEGUIZAMÓN, María Laura
 LINARES, Jaime
 LOVERA, Daniel
 LUENZO, Alfredo
 LUNA, Mirtha María Teresita
 MARINO, Juan Carlos

MARTÍNEZ, Alfredo Anselmo
 MARTÍNEZ, Ernesto Félix
 MAYANS, José Miguel Ángel
 MENEM, Carlos Saúl
 MERA, Dalmacio
 MIRKIN, Beatriz
 NEGRE DE ALONSO, Liliana Teresita
 ODARDA, María Magdalena
 OJEDA, José Antonio
 PAIS, Juan M.
 PEREYRA, Guillermo Juan
 PEROTTI, Omar
 PÉRSICO, Daniel Raúl
 PETCOFF NAIDENOFF, Luis Carlos
 PICHETTO, Miguel Ángel
 PILATTI VERGARA, María Inés
 PINEDO, Federico
 RIOFRÍO, Marina Raquel
 RODRÍGUEZ MACHADO, Laura
 RODRÍGUEZ SAÁ, Adolfo
 ROMERO, Juan Carlos
 SACNUN, María de los Ángeles
 SOLANAS, Fernando Ezequiel
 URTUBEY, Rodolfo Julio
 VARELA, Marta Lucía
 VERASAY, Pamela Fernanda

AUSENTES, CON AVISO:

BARRIONUEVO, Walter Basilio
 CASTILLO, Oscar Aníbal
 FERNÁNDEZ SAGASTI, Anabel
 MONTENEGRO, Gerardo Antenor
 REUTEMANN, Carlos Alberto
 ZAMORA, Gerardo

LICENCIA POR ENFERMEDAD:

ROZAS, Ángel

SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 7.)
2. **Homenaje en memoria del señor diputado nacional Daniel Tomas.** (Pág. 8.)
3. **Consideración de versiones taquigráficas.** (Pág. 8.)
4. **Asuntos entrados.** (O.D. N° 28/16.) (Pág. 8.)
5. **Licencia solicitada por el señor senador Rozas.** (Pág. 9.)
6. **Retiro de un proyecto** (Pág. 9.)
7. **Mensaje solicitando acuerdos** (Pág. 9.)
8. **Consideración en conjunto de acuerdos.** (Pág. 9.)

Solicitud de acuerdo para promover a funcionarios de la categoría A, embajadores extraordinarios y plenipotenciarios. (O.D. N° 908/16.)

Solicitud de acuerdo para promover a funcionarios de la categoría B, ministros plenipotenciarios de primera clase. (O.D. N° 909/16.)

Solicitud de acuerdo para promover a funcionarios de la categoría C, ministros plenipotenciarios de segunda clase. (O.D. N° 910/16.)

Solicitud de acuerdo para designar juez de cámara del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 7 de la Capital Federal al doctor Herminio F. Canero. (O.D. N° 952/16.)

Solicitud de acuerdo para designar juez de cámara del Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 7 de la Capital Federal al doctor Enrique Méndez Signori. (O.D. N° 953/16.)

Solicitud de acuerdo para designar juez del Juzgado Federal de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional N° 1 de Morón, provincia de Buenos Aires, al doctor Martín A. Ramos. (O.D. N° 954/16.)

Solicitud de acuerdo para designar juez del Juzgado Federal de Primera Instancia de San Rafael, provincia de Mendoza, al doctor Eduardo A. Puigdemongolas. (O.D. N° 955/16.)

Solicitud de acuerdo para designar defensor público oficial ante los juzgados federales de primera instancia en lo criminal y correccional de San Isidro, provincia de Buenos Aires, al doctor Fernando Bazano. (O.D. N° 956/16.)

Solicitud de acuerdo para designar juez del Juzgado Federal de Primera Instancia de Venado Tuerto, provincia de Santa Fe, al doctor Aurelio A. Cuello Murua. (O.D. N° 957/16.)

Solicitud de acuerdo para designar fiscal general ante los tribunales orales en lo criminal de la Capital Federal, Fiscalía N° 26, a la doctora Graciela A. Gils Carbó. (O.D. N° 958/16.)

9. **Cuestión de privilegio.** (S.-4.353/16.) (Pág. 12.)

10. **Cuestión de privilegio.** (S.-4.354/16.) (Pág. 14.)

11. **Cuestión de privilegio.** (S.-4.355/16.) (Pág. 15.)

12. **Mociones de preferencia.** (Pág. 15.)

13. **Modificación del plan de labor.** (Pág. 17.)

14. **Modificaciones de preferencia.** (Continuación.) (Pág. 17)

15. **Plan de labor.** (S.-4.353/16.) (Pág. 18.)

16. **Consideración en conjunto de órdenes del día.** (Pág. 18.)

Declaración de interés por el Torneo Argentino de Selecciones de Hockey Indoor. (O.D. N° 874/16.)

Beneplácito por los logros alcanzados por la deportista Maira Arias. (O.D. N° 876/16.)

Declaración de interés por el evento deportivo Juegos Universitarios Regionales 2016. (O.D. N° 877/16.)

Beneplácito por una edición del Torneo Nacional de Mami's Hockey, damas, intermedia. (O.D. N° 878/16.)

Declaración de interés por la carta intención-acuerdo de interés regional del proyecto Corredor Bioceánico Ferroviario del NOA, Córdoba, La Rioja, Atacama. (O.D. N° 879/16.)

Solicitud para que se declaren prioritarias y de interés nacional las obras de defensa contra inundaciones en Goya, Corrientes. (O.D. N° 880/16.)

Solicitud para la construcción de distribuidores de tránsito en una ruta nacional de Santa Rosa, La Pampa. (O.D. N° 881/16.)

Solicitud para la construcción de una rotonda en una ruta nacional en Santa Rosa, La Pampa. (O.D. N° 882/16.)

Solicitud para la incorporación de un crédito complementario para la terminación de viviendas, e informes del Programa Crédito Argentino del Bicentenario. (O.D. N° 883/16.)

Declaración de interés por la Expo Bandera Nacional. (O.D. N° 918/16.)

Declaración de interés por la celebración de la Semana Santa en la Quebrada de Humahuaca y Puna Jujena y la advocación de la Virgen de Copacabana de Punta Corral, en Jujuy. (O.D. N° 921/16.)

Declaración de interés por la realización del I Encuentro del Turismo Rural y Gastronómico. (O.D. N° 923/16.)

Reconocimiento de la labor de la Cámara Argentina del Turismo. (O.D. N° 924/16.)

Solicitud de la reparación de un tramo de ruta en la provincia de Río Negro. (O.D. N° 929/16.)

Solicitud de informes referidos al transporte ferroviario de cargas y de pasajeros y sus distintos ramales del Ferrocarril Belgrano. (O.D. N° 932/16.)

Solicitud de la realización de estudios técnicos y de factibilidad para la rehabilitación del servicio ferroviario de pasajeros Arrayanes. (O.D. N° 933/16.)

Solicitud de construcción de la dársena deportiva en Puerto Madryn, Chubut. (O.D. N° 934/16.)

Solicitud de informes acerca del Plan Nacional de Acción para la Prevención, Asistencia y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres 2017/19. (O.D. N° 936/16.)

Adhesión a la conmemoración del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer. (O.D. N° 937/16.)

Adhesión a la celebración del Día Internacional de las Mujeres Rurales. (O.D. N° 938/16.)

Adhesión al Día Nacional de los Derechos Políticos de la Mujer. (O.D. N° 939/16.)

Solicitud de informes sobre diversos aspectos relacionados con la tasa de mortalidad materna. (O.D. N° 941/16.)

Adhesión a las Jornadas “A cincuenta años de la Noche de los Bastones Largos”, en la Universidad de Buenos Aires. (O.D. N° 944/16.)

Declaración de beneplácito por la recuperación del nieto 120°, José Luis Maulín Prato. (O.D. N° 945/16.)

Declaración de interés por la realización de las VII Jornadas Rioplatenses de Derecho del Consumo, en la ciudad de Mar del Plata. (O.D. N° 946/16.)

Declaración de beneplácito por cumplirse otro año de la recuperación del nieto 114°, Guido Montoya Carlotto. (O.D. N° 948/16.)

Adhesión a los actos en conmemoración a los 10 años de la segunda desaparición de Julio López. (O.D. N° 949/16.)

17. Consideración en conjunto de los órdenes del día con proyectos de ley. (Pág. 19.)

Sustitución del artículo 67 de la Ley de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 584/16.)

Modificación del artículo 147 de la Ley de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 586/16.)

Modificación del artículo 54 de la Ley de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 911/16.)

Modificación del artículo 71 de la Ley de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 912/16.)

Modificación del artículo 75 del Régimen de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 913/16.)

Régimen de promoción de pueblos rurales turísticos. (O.D. N° 914/16.)

Modificación del artículo 255 del Régimen de Contrato de Trabajo. (O.D. N° 916/16.)

Creación del Programa Nacional de Rutas Escénicas. (O.D. N° 917/16.)

Incorporación de los contenidos curriculares del folklore como bien cultural para todos los niveles del sistema educativo nacional. (O.D. N° 919/16.)

Modificación del artículo 11 de la Ley de Turismo. (O.D. N° 920/16.)

Modificación de la ley sobre pensiones de maestros del deporte. (O.D. N° 922/16.)

Institución del Día Nacional de la Animación Argentina. (O.D. N° 925/16.)

Declaración de interés nacional del emprendimiento cultural Trombonanza, en Santa Fe. (O.D. N° 926/16.)

Modificación de la Ley de Educación Nacional. (O.D. N° 928/16.)

Modificación de la Ley de Museos Nacionales. (O.D. N° 930/16.)

Declaración de fiesta nacional al Festival de La Paz y el Canto de Cuyo, Mendoza. (O.D. N° 931/16.)

Modificación de la Ley del Trabajador Rural, seguro de vida colectivo. (O.D. N° 940/16.)

Disposición de dar a conocer en lengua española el significado del nombre de los lugares denominados en lengua de los pueblos indígenas argentinos en todo el territorio de la Nación. (O.D. N° 942/16.)

Aprobación de la Ley de Promoción del Cambio en la Nomenclatura de los Espacios Vitales, Instrucciones, Barrios y/o Lugares Públicos. (O.D. N° 947/16.)

Modificación de la ley de tarjetas de crédito sobre el sistema de atención al cliente y denuncias. (O.D. N° 963/16.)

18. Creación de un régimen de contratación público-privada celebrado entre la administración pública nacional centralizada y descentralizada y sujetos privados. (O.D. N° 951/16.) (Pág. 21.)

19. Desarrollo de la marina mercante nacional e integración fluvial regional (O.D. N° 822/16.)

Creación del régimen de incentivos, promoción y desarrollo de la industria naval. (O.D. N° 823/16.) (Pág. 28.)

20. Emergencia social y de las organizaciones de la economía popular. (O.D. N° 907/16.) (Pág. 37.)

21. Día del Taquígrafo. (Pág. 61.)

22. Emergencia social y de las organizaciones de la economía popular. (O.D. N° 907/16.) (Continuación.) (Pág. 61.)

23. Régimen previsional especial de carácter excepcional para exsoldados combatientes de la guerra de Malvinas. (O.D. N° 699/16.) (Pág. 65.)

24. Consideración en conjunto de proyectos sobre tablas. (Pág. 67.)

25. Tratamiento en conjunto de proyectos de comunicación, de declaración y de resolución. (Pág. 68.)

Declaración de beneplácito por la realización de las Fiestas Patronales Nuestra Señora del Rosario. (S.-3.954/16.)

Beneplácito por la realización del Festival Internacional de Música Barroca “El camino de las estancias jesuíticas”. (S.-4.228/16.)

Expresión de beneplácito por la realización de la III Fiesta Provincial de la Dulce Ciudad del País. (S.-4.293/16.)

Expresión de beneplácito por la conmemoración de un nuevo aniversario de la ciudad de Arroyito, Córdoba. (S.-4.295/16.)

Adhesión a la celebración por un nuevo aniversario de la fundación de la ciudad de Bell Ville, Córdoba. (S.-4.292/16.)

Expresión de beneplácito por un nuevo aniversario de la ciudad de Río Cuarto, Córdoba. (S.-4.296/16.)

Expresión de beneplácito por la realización del XVIII Encuentro Nacional y I Encuentro Internacional de Artes Visuales “Martín Santiago”. (S.-4.294/16.)

Expresión de beneplácito por la nueva ruta aérea que unirá Córdoba con Madrid, con escala en Asunción, Paraguay. (S.-4.253/16.)

Declaración de beneplácito por la creación del retrato de una mujer con el corazón en la mano, de la artista cordobesa Romina Lerda, emblema del paro de mujeres y de la marcha contra los femicidios. (S.-4.227/16.)

Reconocimiento al ingeniero civil Miguel Rafael, oriundo de la ciudad de La Cruz, Córdoba, que donó el nuevo edificio de la única escuela primaria del lugar. (S.-3.658/16.)

Adhesión a la conmemoración de un nuevo aniversario de la localidad de Miramar, Córdoba. (S.-4.363/16.)

Adhesión a la realización de la Fiesta Regional de las Comidas Artesanales. (S.-4.365/16.)

Adhesión a la realización de la Fiesta del Día de la Tradición en La Carlota, Córdoba. (S.-4.366/16.)

Adhesión a la realización del VIII Encuentro Nacional de Danza, Música, Canto y Baile. (S.-4.367/16.)

Adhesión a la realización del Festival Embalse en Flor. (S.-4.368/16.)

Declaración de interés parlamentario por la Fiesta del Zapallo y 24 Horas. (S.-4.369/16.)

Adhesión a la proclamación por la parte de la Asamblea General de la ONU, 2017: Año Internacional del Turismo Sostenible para el Desarrollo. (S.-4.328/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la localidad Aldea Apeleg, Chubut. (S.-4.309/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de José de San Martín, Chubut. (S.-4.310/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario del descubrimiento del petróleo en la ciudad de Comodoro Rivadavia, Chubut. (S.-4.311/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la ciudad de Corcovado, Chubut. (S.-4.308/16.)

Solicitud de información acerca del grado de avance sobre el acuerdo entre la Argentina y Gran Bretaña y en conjunto con la Cruz Roja, que tiene como fin realizar tareas de identificación de los soldados enterrados como NN en el cementerio de Darwin en las islas Malvinas, territorio argentino. (S.-4.477/16.)

Solicitud de información sobre los motivos de la quita de becas a los atletas olímpicos que eran otorgadas por el Ente Nacional de Alto Rendimiento Deportivo (ENARD). (S.-4.414/16.)

Declaración de interés por la reproducción en cautiverio de la ranita de Valcheta. (S.-4.476/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario del juramento a la fidelidad tehuelche a la bandera argentina. (S.-4.475/16.)

Declaración de interés por la XXVII Feria de las Provincias. (S.-4.424/16.)

Declaración de interés por el comienzo de la Semana de la Comunicación. (S.-4.425/16.)

Declaración de interés un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de El Maitén, Chubut. (S.-4.419/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de Telsen, Chubut. (S.-4.418/16.)

Declaración de interés un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de Cholila, Chubut. (S.-4.417/16.)

Declaración de interés un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de Doctor Ricardo Rojas, Chubut. (S.-4.416/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la localidad de Paso de Indios, Chubut. (S.-4.415/16.)

Declaración de interés por la colección de libros denominada *Los diputados de la Independencia*, publicada por el Círculo de Legisladores. (S.-3.244/16)

Declaración de interés por las celebraciones de las fiestas patronales en honor a Nuestra Señora de la Consolación de Sumampa. (S.-4.177/16.)

Adhesión a un nuevo aniversario de la fundación del Banco de la Nación Argentina. (S.-4.343/16.)

Declaración de beneplácito por el proyecto “Un regalo para mi ciudad” organizado por el Club Leo de la localidad de Cinco Saltos, Río Negro. (S.-4.342/16.)

Solicitud de informes sobre el funcionamiento del Sistema Nacional de Información de Équidos, creado por resolución 471/15 del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. (S.-4.324/16.)

Solicitud de informes sobre el funcionamiento del Programa Federal de Vivienda y Mejoramiento del Hábitat de Pueblos Originarios y Rurales, creado por resolución 993/10. (S.-4.320/16.)

Solicitud de informes sobre la distorsión de los cuadros tarifarios aéreos y otras cuestiones conexas. (S.-4.304/16.)

Solicitud de informes sobre los trámites de pensiones no contributivas a nivel nacional y otras cuestiones conexas. (S.-3.609/16.)

Adhesión a la celebración del Día Internacional para la Tolerancia. (S.-4.142/16 y S.-4.545/16.)

Repudio por los hechos acontecidos en la ciudad de Mar del Plata por el fallecimiento de la adolescente Lucía Pérez. (S.-4.210/16.)

Declaración de interés la jornada de reflexión sobre prácticas e intervenciones en casas de protección integral para mujeres en situación de violencia de género. (S.-4.384/16.)

Declaración de interés por la XXXVIII Fiesta Nacional de la Citricultura. (S.-4.460/16.)

Declaración de interés por el XXX Festival del Niño Montielero. (S.-4.461/16.)

Solicitud de informes al Poder Ejecutivo nacional respecto de las políticas generales implementadas para la prevención erradicación de la violencia de género o familiar en las fuerzas policiales y de seguridad nacionales. (S.-4.459/16.)

Solicitud de informes sobre diversas cuestiones vinculadas al PAMI, relacionadas con resoluciones referentes al establecimiento de montos máximos mensuales de medicamentos que se otorgan a los afiliados en el marco del plan ambulatorio. (S.-1.031/16.)

Declaración de interés por la Fiesta Nacional de la Esquila. (S.-4.389/16.)

Declaración de interés la Fiesta Nacional de la Fruta Fina. (S.-4.390/16.)

Declaración de interés la Fiesta Nacional del Petróleo. (S.-4.431/16.)

Declaración de beneplácito por la realización de la XXIII Reunión del Grupo de Coordinación y la XXI Reunión de la Comisión Mixta de las Entidades Fiscalizadoras de los Países del Mercosur y Asociados (EFSUR). (S.-3.958/16.)

Solicitud de informes sobre las imágenes utilizadas en la Campaña Informativa efectuada por la ANSES, respecto del calendario de pagos. (S.-4.071/16.)

Solicitud de la construcción de un corredor ferroviario entre Abra Pampa, Jujuy, y Chile. (S.-3.443/16.)

Declaración de interés por la obra de ampliación del Colegio P-056 San Antonio de Padua, de la ciudad de San Rafael, Mendoza. (S.-3.731/16.)

Declaración de interés por la carrera de posgrado, especialización en drogodependencia. (S.-4.509/16.)

Declaración de beneplácito por la destacada y sobresaliente participación de la delegación argentina de squash que participó en el XXIV Campeonato Panamericano de Squash 2016. (S.-4.347/16.)

Declaración de beneplácito por la participación y resultados obtenidos por varios judocas catamarqueños en diversas categorías en el Campeonato Sudamericano y en la Copas Sudamericana Infantil de Clubes. (S.-4.261/16.)

Declaración de beneplácito por el triunfo obtenido por el duatleta catamarqueño Walter Cabrera, ganador del Campeonato Provincial de Duatlón 2016. (S.-4.262/16.)

Declaración de beneplácito por el primer puesto obtenido por dos atletas catamarqueños en la prueba Día Mundial de la Actividad Física. (S.-4.263/16.)

Declaración de beneplácito por el trabajo discográfico *Sinfonía del sentimiento*. (S.-4.264/16.)

Declaración de beneplácito por un nuevo aniversario de la Escuela de Enseñanza Media N° 204 “Domingo de Oro”, Santa Fe. (S.-2.982/16.)

Solicitud de incorporación de la “trashumancia”, en el listado que elabora la UNESCO anualmente, como patrimonio cultural inmaterial de nuestro país. (S.-2.641/16.)

Declaración de interés el I Encuentro Binacional de Escultura Argentina-Chile. (S.-4.239/16.)

Declaración de interés por un nuevo aniversario de la fundación de la ciudad de Belén, Catamarca. (S.-4.330/16.)

Adhesión a la conmemoración de un nuevo aniversario del fallecimiento del expresidente de la Nación, Néstor Kirchner. (S.-4.331/16.)

Adhesión a los festejo del Día de la Virgen en la provincia de Catamarca. (S.-4.332/16.)

Solicitud de informes sobre el estado en que se encuentra la adhesión de nuestro país al Convenio de Cibercriminalidad de Budapest. (S.-4.334/16.)

Expresión de beneplácito a la iniciativa Una Iglesia, Una Familia, llevada a cabo por diversas iglesias evangélicas de la Argentina. (S.-3.988/16.)

Declaración de interés a la trayectoria del ciclista Marcelo Daniel Linares, oriundo de la ciudad de Viedma, Río Negro. (S-4007/15)

Declaración de interés por la tarea que realiza la fundación Hospital de Pediatría “Prof. Dr. Juan P. Garrahan”, en ocasión de un nuevo aniversario en el mes de marzo de 2016. (S.-4.164/16.)

Declaración de interés a la labor desarrollada por la Asociación Civil Amigos de lo Nuestro. (S.-4.277/16.)

26. Apéndice.

I. **Actas de votación.** (Pág. 72.)

II. **Plan de labor.** (Pág. 83.)

III. **Asuntos entrados.** (Pág. 87.)

IV. **Asuntos considerados y sanciones del Honorable Senado.** (Pág. 448.)

V. **Inserciones.** (Pág. 645.)

— En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a las 14 y 30 del miércoles 16 de noviembre de 2016:

Sr. Presidente (Pinedo). — Hay quórum. Damos por iniciada la sesión.

1

IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

Sr. Presidente (Pinedo). — Invito al señor senador Gerardo Montenegro a izar el pabellón nacional, si está... No está.

Invito a la señora senadora Negre de Alonso a proceder al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto.

Sra. Negre de Alonso. — Presidente: ¡es la tercera vez en quince años de mandato!

— Puestos de pie los presentes, la señora senadora Negre de Alonso procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

al doctor Felipe Llaver, radical. Hubo una ley específica de participación pública privada. Básicamente, esa obra generó la energía del 25 por ciento del consumo de la provincia. Fue la presa y central Potrerillos. A grandes rasgos, la asociatividad pasó por el hecho de que el estado provincial asumiera la construcción de la presa; por su parte, la central –la inversión y el financiamiento– corrió por cuenta de la empresa oferente. Se realizó con total normalidad, con algunas discusiones, pero siempre sobre la base de la buena fe y de las ofertas claras que deben, de alguna manera, preceder a todo proceso licitatorio.

Así que, dicho esto, la Unión Cívica Radical y el interbloque Cambiemos van a acompañar todas las modificaciones, de manera tal de poder generar y contar con un instrumento que permitirá el avance en materia de obra pública que hoy necesitamos en nuestro país.

Sr. Presidente (Pinedo). – Gracias, señor senador.

Corresponde votar la posibilidad de efectuar inserciones. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

– Se practica la votación a mano alzada.

Sr. Presidente (Pinedo). – Aprobado.¹²

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar autorizar las abstenciones para aquellos que lo han solicitado.

– Se practica la votación a mano alzada.

Sr. Presidente (Pinedo). – Aprobado.

– El señor senador Pais realiza manifestaciones fuera del alcance del micrófono.

Sr. Presidente (Pinedo). – Va a quedar constancia de la posición del señor senador Pais.

Sr. Pereyra. – Señor presidente: tenía la palabra pedida.

Sr. Presidente (Pinedo). – ¡Ah, no lo había-mos anotado! Disculpe, senador.

Tiene la palabra el señor senador Pereyra.

Sr. Pereyra. – Solamente quiero decir que acompaño este proyecto de ley y las modificaciones efectuadas en la Cámara de Diputados.

Pido permiso para realizar una inserción.

Sr. Presidente (Pinedo). – Muchas gracias, senador.

Se a votar en una sola votación. Los que voten por la afirmativa, querrá decir que aprueban el dictamen de comisión que propone aceptar las modificaciones de la Cámara de Diputados.

Sra. Crexell. – Solicito que conste mi abstención.

Sr. Presidente (Pinedo). – Queda constancia de la abstención de la senadora Crexell.

Sr. Secretario (Tunessi). – La abstención que se ha autorizado es la del senador Pais y ahora habría que aprobar la abstención de la senadora Crexell...

Sr. Presidente (Pinedo). – No, están autorizadas las abstenciones en general.

Sr. Secretario (Tunessi). – Perfecto.

Sr. Presidente (Pinedo). – Se va a votar.

– Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Tunessi). – Resultan afirmativos, 43 votos; negativos, 15 votos; y abstenciones, 2.

– El resultado de la votación surge del acta correspondiente.¹³

Sr. Presidente (Pinedo). – Queda sancionada la ley. Se comunicará al Poder Ejecutivo nacional.¹⁴

19

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL E INTEGRACIÓN FLUVIAL REGIONAL (O.D. N° 822/16) CREACIÓN DEL RÉGIMEN DE INCENTIVOS, PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL (O.D. N° 823/16)

Sr. Presidente (Pinedo). – En consideración –sugiero que sea en forma conjunta– los órdenes del día 822 y 823.

Sr. Secretario (Tunessi). – Órdenes del día 822 y 823: la primera es el dictamen de las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte, de Presupuesto y Hacienda y de Industria y Comercio en el proyecto de ley del señor senador Solanas y otros referido al desarrollo de

¹³ Ver el Apéndice.

¹⁴ Ver el Apéndice.

¹² Ver el Apéndice.

la marina mercante nacional y a la integración fluvial regional; y el otro –823– es el dictamen en el proyecto del senador Luenzo, por el que se crea el régimen de incentivos, promoción y desarrollo de la industria naval y de la marina mercante nacional.

Sr. Presidente (Pinedo). – Tiene la palabra el señor senador Espínola.

Sr. Espínola. – Gracias, señor presidente.

Primero, quiero hacer una breve reseña de cómo se fue desarrollando el proyecto de ley.

Como sabrán, nuestro país en algún momento ocupaba el quinto lugar en todo lo que era la flota fluvial, pero actualmente la Argentina tiene el uno por ciento de lo que es el tráfico en la hidrovía Paraná-Paraguay, lo cual demuestra cómo hemos perdido este sistema de transporte tan importante para cualquier país.

Como presidente de la comisión, quiero agradecer fundamentalmente a todos los que han trabajado para que este proyecto de ley hoy se pueda tratar. Recuerdo la primera reunión que tuvimos con el jefe del bloque, don Miguel Pichetto, de la cual participó también Pino Solanas. Estuvieron diferentes sectores sindicales que pudieron plantear las necesidades que tenían y cuáles eran los argumentos por los cuales no se pudo definir con tiempo anterior una ley tan importante para la logística y la conectividad de nuestro país.

– Murmullos en el recinto.

Sr. Presidente (Pinedo). – Sí, yo voy a pedir silencio, señora senadora.

Continúa en el uso de la palabra el señor senador Espínola.

Sr. Espínola. – Gracias, senadora. Gracias, presidente.

De hecho, quiero decir que nuestro país, por diferentes motivos, ha ido perdiendo esta flota tan importante.

En 2004, nuestro expresidente Néstor Kirchner, a través del decreto 1.010, buscó la recuperación o el incentivo de lo que era la flota, tanto de la marina mercante como de la industria naval. La idea era que en dos años se pudiera consensuar y encontrar una ley. Por diferentes motivos, el sector no ha podido consensuar una norma.

Debido a estas reuniones, y con los proyectos de Pino Solanas y del senador Luenzo, se ha trabajado en el consenso de todas las partes. También se incorporó el aporte del Poder Ejecutivo, que fue fundamental, entendiéndose que una ley de estas características tiene que tener a todos los sectores consensuando, cediendo y entendiéndose que es una norma que trasciende a cualquier sector político, que es una ley que busca recuperar algo que es tan importante para nuestro país, como la marina mercante y la industria naval, que generará fuentes de trabajo. De hecho, por la proyección se espera que alrededor de 1.500 puestos de trabajo se generen en poco tiempo.

Hoy la Argentina, por ejemplo, paga 1.500 millones de dólares en fletes, y todo este recurso se paga a empresas extranjeras. Es un recurso que se pierde. Sin embargo, se espera que esta iniciativa no solo incentive la recuperación de barcos de bandera argentina, sino también a la industria naval, apuntando a la recuperación de este sector.

Como correntino, conozco la importancia que tiene la hidrovía. Nosotros vemos pasar muchos barcos de bandera extranjera. Necesitamos poder proyectar y planificar en nuestra provincia hacia el futuro para ser más competitivos y poder aportar un sistema de transporte que todos sabemos que es de los más baratos, un sistema de transporte que, en definitiva, que va a hacer que nuestros productos sean mucho más competitivos no solo a nivel regional sino también internacional. Por eso, me parece que es una ley muy importante. Quiero resaltar esto porque fue a través de un gran consenso.

Quiero reconocer el trabajo de todos los senadores que han llevado adelante la ley. Asimismo, reconocer al diputado Martínez Campos, que también ha impulsado la misma ley, con las mismas características, en Diputados, y aportó para que podamos enriquecer esta norma que nosotros veníamos llevando adelante. También, debo destacar cómo los autores de la ley –los senadores– han cedido justamente en la búsqueda de consenso para que hoy podamos discutir, debatir y, seguramente, con el apoyo de todos los senadores, aprobar una ley tan importante. Por eso quiero agradecer a todos los esfuerzos que hicieron: al sector, a los sindicalistas y también a los armadores, al sector privado; también, el

aporte fundamental que hizo el Poder Ejecutivo para que hoy haya este gran consenso.

Solo quisiera que los autores de la ley también puedan contar con profundidad cuáles son los objetivos, cuáles son los motivos, y la búsqueda y los alcances que tiene la ley. Pero, para cerrar, quiero recordar una frase de nuestro prócer Manuel Belgrano que decía: “Aquel país que deja hacer por otros sus tráficos fluviales o marítimos, seguramente habrá resignado gran parte de su soberanía”.

Así que espero que esta ley busque recuperar soberanía, busque la bandera argentina, busque generar más fuente de trabajo y, seguramente, busque seguir construyendo un país con mayores oportunidades para todos.

Muchas gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (Pinedo). – Gracias, señor senador.

Tiene la palabra el señor senador Luenzo.

Sr. Luenzo. – Gracias, señor presidente.

Hoy, sin lugar a dudas, es un día histórico. Creo que de algún modo estamos refundando la industria naval, estamos refundando la posibilidad de la marina mercante.

Como decía el senador Espínola, la Argentina fue pionera en este aspecto: hemos tenido la cuarta o quinta flota en marina mercante; hemos tenido una industria nacional de extraordinarias características; hemos construido en su momento, en el año 80, buques y barcasas en España; hemos tenido un potencial realmente extraordinario a lo largo de los años; pero hace más de 20 o 25 años que hemos entrado en una situación casi desesperante. De hecho, en el día de hoy, hemos llegado a este punto de una síntesis más que alentadora.

Hay sectores que en algún momento, por intereses contradictorios, hicieron naufragar –y bien vale el término– la posibilidad de poder recuperar la industria naval y nuestra marina mercante. El senador recién daba algunos números escalofriantes de lo que está pasando. En nuestra vía fluvial tenemos aproximadamente 2.600 barcasas con bandera paraguaya y 100 buques de la marina mercante de Bolivia, un país que no tiene mar. Mientras tanto –creo que naufragamos también acá–, tenemos apenas unas 50 o 60 embarcaciones, tanto buques de empuje como barcasas. Es decir, estamos

frente a una realidad que, sin lugar a dudas, nos está obligando a corregir algunas cuestiones y a poder recuperar esta fibra que hace algunos minutos atrás exponía con tanta crudeza, con tanta realidad y con tanta emoción el senador Solanas, cuando hablaba de Mosconi, cuando hablaba de YPF, cuando hablaba de tantas cosas que hicieron en algún momento un país grande, un país con ambiciones realmente de poder colocarse entre los mejores del mundo.

Hoy tenemos la oportunidad de poder recuperar esta posibilidad, que en nuestras aguas marrones, que son estratégicas desde el punto de vista geopolítico en el mundo, la Argentina vuelva a hacer flamear la celeste y blanca; que en las aguas azules también, con cuatro mil kilómetros de litoral marítimo, confrontando intereses con potencias extranjeras, como lo que está pasando en Malvinas, comience nuevamente, por lo menos en este aspecto, a flamear nuevamente la celeste y blanca.

Yo recién les decía que hoy entre Bolivia, Paraguay y Uruguay se llevan el 95 por ciento de la flota marítima. Esto implica, entre otras cosas, no tener industria naval ni tener personal nuestro embarcado. Recién, el senador Espínola hablaba de 1.500 y hay quienes, con expectativa, están hablando de la posibilidad de poder incorporar con estos proyectos, íntimamente ligadas la industria naval y la marina mercante, a más de 15.000 trabajadores.

Creo que podemos recuperar, entre otras cosas, el orgullo de haber sido en algún momento una de las potencias en el desarrollo de la industria naval. Nuestro primer buque lo construimos en el año 1833. ¡Vaya si tenemos historia y antecedentes! En el año 1869 se registraban en el Riachuelo 52 astilleros. Da pena hoy recorrer nuestro litoral fluvial y marítimo y ver las condiciones en que se encuentran nuestros astilleros y nuestro potencial naval. Tenemos que revertir esta situación.

Merced a este consenso, a esta posibilidad, a lo que han aportado las organizaciones sindicales, los sectores empresarios públicos y privados, el Ejecutivo y el trabajo de senadores, gracias al aporte de mucha gente podemos hacer posible en el día de hoy recuperar justamente un desafío pleno para la independencia, para la soberanía, también para dar valor a nuestros recursos laborales, a nuestros recursos económi-

cos, pero, fundamentalmente, para ver flamear nuevamente la celeste y blanca.

Recién mencionaba el senador Espínola lo que perdemos en ingresos: se calcula 1.500, 2.000 y hasta 5.000. También hemos tenido erogaciones, en cuanto a fletes, por casi 6.000 millones de pesos. Alguien se preguntará cómo hacemos con este régimen que proponemos sancionar en el día de hoy, este régimen de incentivo, promoción y desarrollo de la industria naval argentina. ¡Con estímulos tributarios! No faltarán los agoreros del liberalismo que digan: “Bueno, ¿el Estado tiene nuevamente que exonerar recursos?”. No exonera un solo recurso porque hoy los recursos son cero pesos. Cuando exoneramos para los aportes patronales, para tener un fondo de 800 millones de pesos, que es lo que contempla el proyecto, estamos realmente incorporando no solo a nuestra gente al trabajo, sino también el aporte que puede generar la industria naval a partir de este momento. Esto es lo que nos permite la posibilidad que nos está dando esta ley que pretendemos sancionar en el día de la fecha.

Pero también tenemos otras ventajas, que bien mencionaba desde su Corrientes el senador Espínola: la posibilidad de comenzar a transferir nuestra logística a nuestras vías marítimas. La diferencia entre un sistema y otro es de 35 veces, es decir, utilizando nuestras rutas, con todo el impacto que todo esto tiene, pagamos 35 veces más nuestra logística. Este es el costo que pagamos por estar de espaldas a esta posibilidad que nos dan la industria naval y la marina mercante.

Después de estos números, uno termina entendiendo que no podemos seguir siendo un país mediterráneo, con 2.700 kilómetros de vía fluvial y algo más de 4.000 kilómetros de litoral marítimo argentino. Me parece que tenemos que dejar de tener este rol de país mediterráneo para volver a ser un país mirando hacia el mar.

Hoy tenemos como países marítimos a Bolivia y Paraguay –que no tienen mar y apenas un río– para poder trasladarse por nuestras propias aguas. Creo que es momento de revertir eso. Es una decisión que va mucho más allá de lo estrictamente económico y de lo estrictamente laboral, es una decisión estrictamente patriótica, es una decisión estrictamente celeste y blanco, que es la que estamos tomando en el día de la fecha.

Hoy podemos seguir hablando de cómo está la industria naval, de cómo está la marina mercante y de cómo está cada uno de estos sectores de la economía nacional. Creo que estamos frente a la decisión –insisto con este concepto porque lo siento de esta manera y siento el orgullo de poder defenderlo en estos términos ante un hecho histórico– de poder recuperar estos dos aspectos centrales de una de las economías básicas históricas reconocidas en el mundo, como han sido la industria naval y la marina mercante.

Señor presidente: por esta razón es que pido el acompañamiento de todos los senadores y del conjunto de la sociedad argentina. Hoy parte de esa sociedad argentina, directamente afectada, está aguardando nuestra decisión frente al Congreso. Creo que es un día muy especial.

Muchas gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (Pinedo). – Gracias, señor senador.

Tiene la palabra el señor senador Solanas.

Sr. Solanas. – Gracias, señor presidente; gracias, senador Luenzo.

Van mis primeras palabras de agradecimiento a todos los compañeros, los senadores, y en especial, al senador Espínola, que con una gran cintura monitoreó la conjunción de estas varias leyes que finalmente hoy están consensuadas en estos proyectos. También vaya mi agradecimiento al senador Pichetto, que le dio un fuerte apoyo a la iniciativa, a los dirigentes gremiales Julio González Insfrán y Juan Carlos Smith, también a muchos técnicos y asesores como el doctor César Lerena, el ingeniero Fabián Lugarini y tantos otros.

Entrando en la materia, para no hacerlo largo, como bien decían los senadores preopinantes, esta es una ley histórica y estratégica. Para mí es un día de fiesta porque hace varias décadas que yo soñé con algo semejante, es decir, llegar a dar nuevo impulso a un elemento esencial para este inmenso país que, además, es productor de materias primas y de granos.

Hay que pensar en lo que hemos perdido. En el año 46, en menos de un año, el primer gobierno de Perón triplicaba nuestra capacidad de transporte en marina mercante. Hasta el año 51, llegaba al 287 por ciento de aumento el tonelaje transportado y los buques que teníamos.

Después, en 1960, se creó ELMA, las Líneas Marítimas Argentinas, que llevaban nuestra producción incluso hasta Asia. Llegamos a tener 60 buques.

En los años 80, la marina mercante argentina transportaba más del 70 por ciento de nuestras cargas. El Paraguay en aquel momento tenía solo 4 buques. Hoy, la flota fluvial paraguaya es la tercera del mundo detrás de las de Estados Unidos y de China.

En los años 90, por supuesto, en aquella época del desmantelamiento y las privatizaciones, junto con el destroz de la red ferroviaria –se suprimió el 80 por ciento de los trenes interurbanos, un acto demencial sin precedentes– y la privatización de YPF y de Gas de del Estado, le tocó el turno también a la marina mercante. Y ahí vino el decreto 1.772 del 91, que permitió que los buques de bandera argentina fueran inscriptos provisoriamente en registros extranjeros.

Otra serie de decretos terminaron con la marina mercante. Es recién en 2004, con el gobierno de Néstor Kirchner y el decreto 1.010, que comienza a darse vuelta la situación, estableciendo un régimen transitorio para la marina mercante nacional, pero se daba un plazo de dos años a efectos de disponer de una ley definitiva para la marina mercante. Lamentablemente, esto no se produjo y las medidas positivas del decreto 1.010 fueron cayendo.

Efectivamente, hoy, en la hidrovía que cuesta a la Argentina un poco más de 100 millones de dólares anuales y que no utilizamos nosotros –creo que es menos del 3 por ciento lo que la utilizan los barcos nacionales–, es reina la marina paraguaya, pero también la boliviana. El cuarto país que la utiliza es la Argentina, con un porcentaje ridículo. Allí se transportan 20 millones de toneladas por año.

Tenemos que decir que un país agrario como la Argentina, si no baja sus costos de transporte, pierde competitividad para exportar. Pensemos que el costo del transporte por camión desde Formosa, puerto Rosario-San Martín, es igual al que corresponde desde puerto San Martín hasta Rotterdam. Un transporte que esté más lejos de 300 kilómetros ya no puede competir. En este sentido, el transporte fluvial es el más económico del mundo.

Voy a dar un dato: una barcaza de tipo Mississippi, de 1.500 toneladas –un *convoy* de barcasas– transporta la carga de 15 vagones de ferrocarril y de 58 camiones con acoplado. ¡La economía es brutal! Podemos decir que se transportan 245 toneladas de carga por kilómetro con un litro de combustible; en ferrocarril, 175 toneladas por kilómetro, con un litro; y con el camión solo se pueden transportar 66 toneladas con un litro de combustible. Es decir que hablamos que es de 4 a 5 veces más económico el transporte fluvial.

Por supuesto, el futuro y el proyecto de la Argentina no pueden escapar a lo que hacen las naciones productoras, que es la integración de sus medios de transporte. Son los grandes complejos polimodales donde se integran el transporte fluvial, el ferrocarril y también el camión. Por supuesto, desde el lugar de producción hasta la estación de tren, el puerto o el aeropuerto, es insustituible el camión, pero en las largas distancias, el transporte fluvial y el de ferrocarril no solamente son muchísimo más económicos, sino que son absolutamente menos contaminantes y, a la vez, mucho más seguros que los demás.

Actualmente la Argentina pierde más de 5.000 millones de dólares anuales en sus fletes de ultramar y, bien decía el senador Espínola, 1.500 millones de dólares en sus fletes en la hidrovía y en el transporte fluvial.

El proyecto que nosotros tenemos en mano no solamente se propone dar un impulso grande al desarrollo de nuestra marina mercante y a la creación de fuentes de trabajo. Recordemos que la industria de la construcción naval es industria de industrias, como lo son otras industrias de infraestructura que generan decenas y cientos de pequeñas fábricas subsidiarias.

Esta ley contempla importantes beneficios impositivos para los armadores. Tiende al desarrollo de la industria nacional náutica. Al mismo tiempo, crea el registro de armadores nacionales y tiene un régimen de promoción fiscal muy importante –que no voy a detallar aquí porque sería muy largo– para barcos nuevos y de diverso tipo. Al mismo tiempo, hasta tanto se construya el conjunto de barcos que necesita el comercio nacional, permite el arrendamiento de embarcaciones extranjeras por 36 meses y 12 meses de prórroga justificada.

Señor presidente: creo que este proyecto es esencial para el desarrollo futuro de la Argentina. Es indudable la importancia tanto de la flota fluvial como de la marina mercante de cabotaje. Demos un ejemplo: Aluar, para transportar sus 12 millones de toneladas de aluminio, necesita 400 camiones por mes. ¡Imagínense lo que significa semejante costo en combustible, las rutas, etcétera! ¡Ni hablar de los transportes petroleros y de todos los demás insumos!

Hoy, más del 50 por ciento del transporte de las cargas y los fletes patagónicos se están realizando con barcos extranjeros. Acá tenemos una inmensa riqueza que nosotros perdemos, que este proyecto recupera y que se autofinancia en pocos años. Entonces, por último, agrego que tanto el transporte marítimo como el ferroviario son los únicos que en las peores condiciones climáticas siguen funcionando: con lluvia, con neblina, con nieve, el transporte ferroviario y el transporte marítimo continúan.

Por todas estas cosas, agradezco el apoyo y a todos los que han participado en este proyecto.

Sr. Presidente (Pinedo). – Gracias, señor senador.

Tiene la palabra el senador Lovera.

Sr. Lovera. – Gracias, señor presidente. Seré muy breve.

En primer lugar, quiero felicitar en la figura del presidente de la comisión, el senador Espínola, y en la de los autores de este proyecto, el consenso que han logrado para llegar a la redacción final que hoy estamos votando. En segundo término, ante la problemática que están pasando los trabajadores en la Argentina, quiero reivindicar la posibilidad de la creación de algo más de 15.000 puestos de trabajo directos –¡ojalá sea así!– e indirectos para el sector. En tercer lugar, también quiero felicitar a los dirigentes gremiales de este sindicato que ha sido pujante en la Argentina, que en todos estos años ha pasado por una situación difícil y que ahora tiene la posibilidad de hacer de ese sindicato uno de los referentes de la República.

Por último –ya lo dijeron los senadores que me precedieron en el uso de la palabra–, me siento privilegiado por estar hoy aquí, sentado a esta banca, siendo parte de la votación de este proyecto, dándole un nuevo impulso a la recu-

peración y casi a la refundación de la industria naval y de la marina mercante.

Con estos pequeños fundamentos, antes de terminar, solicito permiso para insertar el resto de los fundamentos.

Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente (Pinedo). – Muchas gracias, señor senador.

Tiene la palabra el senador Rodríguez Saá.

Sr. Rodríguez Saá. – Gracias, presidente.

La verdad es que cuando en labor parlamentaria escuchaba que estábamos por tratar estos dos proyectos de ley, me venía una sensación muy especial. Primero, quiero felicitar a los autores, a los que han trabajado de todos los sectores, a las comisiones, por haber logrado el consenso para dos leyes tan importantes y tan trascendentes. Muestra una actitud nueva, yo voy a decir “un cambio positivo” en la Argentina. Que logremos sacar una ley de esta envergadura es un cambio muy positivo.

Esto en cuanto al consenso, práctica para cualquier ley, pero en este caso muy especial, estamos recuperando –como bien lo han señalado todos los expositores, especialmente los principales autores, el senador Luenzo y el senador Pino Solanas– una actividad o estamos tratando de recuperar una actividad industrial de un poderío enorme para nuestro país, que había calificado a sus obreros, a sus trabajadores, a los técnicos para una tarea específica. Pocos países del mundo tienen la industria de los astilleros, ¡muy pocos países del mundo! Y la Argentina tenía el privilegio de tener astilleros de una potencialidad enorme. Recuperar esta industria es un paso más que positivo. En un extenso país como el nuestro, que tiene un litoral marítimo y un litoral en nuestros ríos de una impresionante importancia, me parece que es recuperar en la logística una actividad fundamental.

El país se ha negado a hacer autopistas. Perdimos la oportunidad con el Plan Laura. Yo discrepaba con la financiación. Planteaba una financiación bancaria, pero no del concepto ni de la línea estratégica. Esto, a tal punto que en San Luis logramos hacer una enorme cantidad de autopistas. Creo que tenemos más del 25 por ciento de las autopistas del país, que la provincia de San Luis financió con fondos propios y tiene una red de autopistas enorme. Pienso que todo

el país debería tenerla. No hay razón para no tenerlas, pero no las tenemos.

En San Luis tenemos un sistema de bitrenes, que son esos camiones enormes que transportan el doble de mercadería. Ese flete apenas cuesta un 20 por ciento más, con lo cual hay una economía impresionante. Entonces, uno habla y dice: “No, que eso es imposible, no se puede”. Esos camiones transitan por los caminos de tierra, rurales, para llevar el grano. Entran a la chacra sin hacer daño a los caminos rurales. Pasan –De Angeli conoce– por donde se está cosechando y hacen menos daño que un camión común. ¡No necesitan rutas especiales! Y desde el concepto de la cultura central nos dicen que no pueden circular hasta que no hagan las autopistas. Como campeones del mundo, decimos: “Nosotros vamos a hacer las autopistas y ya van a circular”. No hace falta.

Más aun, en la Argentina están discutiendo si el bitrén tendría que ir con dos choferes porque hay intereses gremiales en el tema. Ustedes saben que el mundo está discutiendo hoy los bitrenes sin choferes, ¡sin choferes! Entonces, el mundo avanza en una logística, avanza en los temas y nosotros no nos animamos a dar los pasos trascendentes.

Tampoco tenemos ferrocarriles. Yo denuncié. No recuerdo si era diputado o si era mi primera etapa como senador, cuando tuvimos que aprobar el acuerdo del Belgrano Cargas. Era un acuerdo entre el gobierno nacional, el señor Franco Macri y el señor Hugo Moyano. Pensar que iba a funcionar era... Yo dije: “¡Esto no puede funcionar!”. Lo denuncié. Miren el Diario de Sesiones. Pagaban 300 millones de pesos, que en esa época eran 100 millones de dólares, para no hacer nada, para que no funcionara. Este era mi punto de vista, mi crítica profunda, pero lamentablemente fue lo que ocurrió. Entonces, dar este paso trascendente de recuperar la marina mercante o de tratar de recuperar la marina mercante...

Sr. Fuentes. – ¿Me permite, senador?

Sr. Rodríguez Saá. – Sí, cómo no.

Sr. Presidente (Pinedo). – Ahora le voy a dar la interrupción, señor senador.

Tiene la palabra el señor senador Fuentes.

Sr. Fuentes. – Avalando totalmente lo que usted dice, recuerdo al compañero que estaba

a cargo de una metalurgia que elaboraba silos –que luego fue escandalosamente vaciada y quebrada–, que se encontró con esta posibilidad del desarrollo del Belgrano Cargas y la especialidad de esa cooperativa eran los silos para acopio. Entonces, era la finalidad. Va a ver a compañeros de estudio, pero que estaban del otro lado del mostrador. Concretamente, Techint. Va y les dice: “Ustedes tienen el monopolio del laminado; tenemos la capacidad ociosa. Hay una quiebra, un vaciamiento; queremos poner la cooperativa a trabajar”. “No, Carlitos –le dijeron–, el ferrocarril lo compramos para que no ande”.

Gracias.

Sr. Presidente (Pinedo). – Sigue en el uso de la palabra el senador Rodríguez Saá.

Sr. Rodríguez Saá. – Entonces, veo en esto un paso trascendente porque va a haber una promoción económica para que los astilleros, la industria de los barcos y de las embarcaciones vuelva a funcionar, para que vuelva a haber miles de operarios de alta calificación que recuperen su trabajo y su esperanza, para que haya un rumbo a efectos de que nuestras mercaderías nuevamente se transporten con bandera argentina. Tal vez, no se trata tanto de los costos que se van a abaratar como de que esos costos van a ser beneficio para nuestros trabajadores, para nuestros empresarios, para nuestra actividad. Entonces, es un paso trascendente.

Con una enorme alegría saludo esta posibilidad nueva, que es un cambio positivo, de que haya un gran acuerdo entre trabajadores, empresarios, la política y el gobierno nacional. Todos estuvieron de acuerdo en un rumbo para la Argentina, en una política de Estado, en una política nacional a favor del trabajo. Esperemos que esto sirva para mejorar una logística nacional, que está absolutamente atrasada.

Para finalizar, el mundo está dando un cambio, y esto que puede parecer en algunos aspectos una antigüedad, es el cambio que está reclamando el mundo: tener trabajo genuino en una época en que el mundo digital y la robótica nos van quitando posibilidades. Pero hay actividades que ningún robot ni dispositivo digital pueden hacer. Porque soldar las chapas de un barco que tiene que aguantar en el mar solamente manos expertas, altamente calificadas, pueden hacerlo, y la Argentina tiene muchísimas.

Por lo tanto, con enorme felicidad saludo ambos sentidos del acuerdo, y adelante que vamos a votar positivamente la ley.

Sr. Presidente (Pinedo). – Gracias, señor senador.

Tiene la palabra la señora senadora Giménez.

Sra. Giménez. – Gracias, presidente.

Mi bloque se llama Misiones; es unipersonal. Somos parte de la ribera de la hidrografía Paraná-Paraguay, de la única que tiene la marina fluvial nacional. Es la que bordea Corrientes, la que llega al Chaco, Entre Ríos y Santa Fe. Por eso, en primer lugar, agradezco en nombre de todas las provincias que somos parte de esa hidrografía esta nueva oportunidad a partir de lo que ya decía en la Comisión de Infraestructura –de la cual formo parte– en cuanto al desafío de integrarnos entre todos, de salir del puerto de Buenos Aires e incluir a los ribereños –a los reales ribereños– en el proceso de construcción colectiva de una patria de iguales, a partir de la marina mercante y del desarrollo fluvial en la República Argentina.

La hidrografía Paraná-Paraguay es única. No existe en el sur, en el centro ni en las provincias mediterráneas. Así que les agradezco a los senadores Linares y Luenzo, y también al senador Espínola –por la provincia de Corrientes– por su coordinación y porque protegió muy bien los intereses y los derechos de nuestra región.

Pero bien vale la pena aclarar que todos nuestros puertos, los puertos del Litoral argentino, están necesitando del trabajo y de la construcción colectiva. Se habla de las barcasas, de los barcos y de las empresas de Bolivia y de Paraguay. Sin embargo, sería bueno que continuemos hablando de las empresas argentinas que van a generar trabajo argentino a partir de esta nueva oportunidad que implica esta ley que se instrumentará. Hay muchas cosas que se pueden hacer en el mientras tanto, mientras se sanciona la ley, señor presidente, que las puede hacer el Ejecutivo nacional a cargo del presidente Mauricio Macri. En ese sentido, ojalá que escuche a los gobernadores de nuestras regiones, que escuche al Consejo de Puertos, para que realmente puedan darle mayor celeridad a la generación de trabajo argentino a partir de esa gran región productora de alimentos que es la Latinoamérica toda; alimentos que salen al mundo entero por la

hidrografía Paraná-Paraguay a partir del Atlántico o del puerto de Buenos Aires.

Por último, quiero pedir, señor presidente, que se incorpore en el visto el proyecto S.-4.054/16, de mi autoría. Pedí esto en la comisión, pero no fue incorporado porque ya se había llevado adelante la elaboración del dictamen. Se trata de la creación de un fondo de mil millones de pesos anuales para sucesivas asignaciones, por 20 años, para fortalecer el proceso de desarrollo de nuestra hidrografía. Como es pertinente, solicito su incorporación. De lo contrario, solo podrían hablar de la marina mercante aquellos que provienen del sur o del centro del país y no nosotros o nosotras. Al respecto, si somos mujeres las que proponemos, quizá tampoco tengamos tanta autoridad para hacer la propuesta, en esa búsqueda de igualdad de oportunidades. Exijo el tratamiento de esta cuestión porque, verdaderamente, marcará la diferencia.

El centralismo y el unitarismo de la Nación argentina nos someten y nos sometieron durante 200 años. Por ende, si no levantamos nosotros la voz, ¿quiénes? Y si no es ahora, ¿cuándo? Y si no es en este lugar, en la “casa de las leyes”, ¿en qué lugar lo vamos a hacer, señor presidente?

Por eso esta convocatoria a la construcción de trabajo nacional que priorice el trabajo nacional en Misiones, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, donde los indicadores laborales son los más negativos actualmente. Dejemos de mirar el ombligo de Buenos Aires y del puerto de Buenos Aires para construir, realmente, algo que nos incluya a partir de una nueva oportunidad de trabajo.

Con mucha esperanza y gratitud les agradezco a todos los que hicieron posible esta realidad y le pido a Dios que nos bendiga con una gran y nueva oportunidad en el 2017, cuando esta ley sea una realidad y esté reglamentada.

Sr. Presidente (Pinedo). – Senador Braillard Poccard.

Sr. Braillard Poccard. – Gracias, señor presidente.

Permítanme, como hombre de Corrientes, felicitar y agradecerles a los senadores autores de estas leyes, los senadores Luenzo y Solanas, y a los senadores que los acompañaron con la firma, porque realmente para nosotros la industria naval hizo nuestra historia, hizo

nuestra provincia. Basta consultar el libro de José Carlos Chiaramonte, escrito hace muchos años, *Mercaderes del Litoral*, donde destaca la importancia de la industria naval en Corrientes en la primera mitad del siglo XIX. Al respecto, su máximo impulsor fue uno de los grandes próceres de mi provincia: don Pedro Ferré, cuatro veces gobernador.

Avanzado el siglo XX y hasta la década del 90 llegamos a tener un astillero que no se limitaba a construir solamente embarcaciones de cabotaje, sino también plataformas petroleras –creo que hay una en uso en el Golfo de México y otra en el Mediterráneo, cerca de la costa egipcia– y transbordadores de granos de enorme tonelaje. Entonces, no pierdo la esperanza de que la industria naval se recupere en mi provincia.

Ojalá que esta legislación brinde el marco y la oportunidad necesarios para que así sea, porque miles de trabajadores no solamente adquirirían una destreza laboral más que respetable, sino que además, detrás de ello, había miles de familias que percibían el haber necesario para una vida digna.

La navegación también es parte de nuestra vida y de nuestra historia. Tengo algunos años, pero todavía me acuerdo de cuando era chico y como gran novedad tuvimos el primer camino pavimentado a Buenos Aires. Hasta ese entonces, cuando llovía teníamos que quedarnos a dormir donde nos tocaba y las familias que debían trasladarse contaban con dos medios para hacerlo: el “Vapor de la Carrera”, como se le decía, y el ferrocarril. Las dos cosas nos las sacaron sin preguntarnos. Ojalá que esta industria naval, esta flota fluvial, se recupere.

Soy un gran amante del río. No me gusta pescar, pero sí me encanta navegar. Permanentemente, todavía veo desfilar barcos que operaban bajo nuestra bandera, pero que hoy navegan bajo las llamadas “banderas de conveniencia”.

Así que aspiro al sueño, me permito el sueño, de recuperar esta flota que nos permita, como lo hacen países hermanos... Porque a mí me alegra enormemente ver cómo el comercio paraguayo entra y sale por los ríos Paraná y Paraguay, pero recuperemos nuestra presencia. Nosotros estamos haciendo el intento, desarrollando una política de puertos. En este sentido, destaco el

gran apoyo de la gestión para la construcción ya del puerto de Itá Ibaté, que va a ser una realidad en los próximos meses. Y afianzar la hidrovía, con el gran desafío –senadora Giménez– de que se vaya hacia el este y llegue hasta Posadas. Ese es un sueño que también tenemos correntinos y misioneros.

Entonces, por todas estas cosas, no puedo menos que agradecer el privilegio que me toca al cerrar este debate, porque realmente es para nosotros recuperar una esperanza muy grande.

El proyecto del senador Solanas también menciona el río Uruguay. Ese es otro desafío que tenemos. La represa de Salto Grande, en su momento, convirtió al río Uruguay en una especie de lago interno. Tengo entendido que tiene la infraestructura para la esclusa de navegación. Hagamos fuerza para que vuelva a ser lo que fue durante gran parte del siglo XX: una vía de navegación, con todos los beneficios que acá se dijo de lo que significa en materia de costo de flete. Cuántos ríos en Europa, mucho más pequeños que el río Uruguay, mueven a millones de personas y miles de millones de dólares en mercadería.

Señor presidente: quiero reconocer especialmente la labor de la comisión y de su presidente, mi comprovinciano, el senador Espínola. Asimismo, agradecer a quienes nos visitaron, como es modalidad. Ustedes saben que mi experiencia legislativa es mínima y es la primera vez que tengo el privilegio de estar en este Congreso, pero desde que llegué acá he visto esta modalidad de trabajo de abrir las puertas e invitar a todos los sectores, de todas las opiniones, que quieran expresar y decir su verdad, ya que tienen las puertas abiertas y son recibidos. Entonces, agradezco a todos los que concurrieron. Fui a varias de las reuniones y escuché atentamente las distintas posiciones.

A su vez, quiero reconocer también el trabajo del secretario de Puertos y Vías Navegables, que puso toda la cuota de buena voluntad y de esfuerzo para que esto sea hoy producto del consenso.

Disculpen si me extendí un poco en lo que tiene que ver más con vivencias personales. Pido disculpas, pero lo siento así. Y espero que tengamos también la oportunidad de recuperar

nuestro tren, de recuperar eso que fue parte de nuestra vida en muchos aspectos.

Por todos estos motivos y causas expresadas, señor presidente, el interbloque Cambiemos apoya y respalda este proyecto. Pero antes de concluir quiero expresar que, previa consulta con el autor del proyecto de industria naval y con el presidente de la comisión, ellos no tendrían inconveniente en agregar un párrafo al final del artículo 25.

¿Es así, señor presidente? ¿Señor senador Luenzo?

Procederíamos a leer. El texto actual dice: “El presente artículo entrará en vigencia toda vez que no se renueve el decreto 379/2001 del Poder Ejecutivo nacional y sus eventuales modificatorias”.

Se le agregaría el texto: “Y por un período que no podrá superar los siete años de la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, que podrá ser prorrogada por el Poder Ejecutivo nacional”.

Sr. Presidente (Pinedo). – Tiene la palabra el señor senador Espínola.

Sr. Espínola. – Sí, aceptamos la modificación. Lo consulté con el senador Luenzo, autor de la ley, y estamos de acuerdo con la modificación.

Sr. Presidente (Pinedo). – Si no hay objeciones, se va a someter a consideración del cuerpo, con las modificaciones acordadas, las cuales fueron distribuidas en las bancas y que obran en Secretaría, con la modificación recientemente aceptada por el señor senador Espínola.

Se van a votar los dos proyectos, en general y en particular, en una sola votación.

–Se practica la votación por medios electrónicos.

Sr. Secretario (Tunessi). – Se registran 62 votos por la afirmativa; negativos, cero votos; abstenciones, cero votos. Unanimidad.

–El resultado de la votación surge del acta correspondiente.¹⁵

Sr. Presidente (Pinedo). – Queda sancionado el proyecto de ley. Se comunicará a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.¹⁶

20

EMERGENCIA SOCIAL Y DE LAS ORGANIZACIONES DE LA ECONOMÍA POPULAR (O.D. N° 907/16)

Sr. Presidente (Pinedo). – Corresponde considerar el dictamen de la Comisión de Trabajo y Previsión Social, de Población y Desarrollo Humano y de Presupuesto y Hacienda, en el proyecto de ley del señor senador Abal Medina, de la señora senadora Luna, del señor senador Linares y otros, referido a la emergencia social y de las organizaciones de la economía popular. (S.-3.612/16.)

En consideración.

Tiene la palabra el señor senador Abal Medina.

Sr. Abal Medina. – Muchas gracias, señor presidente.

Realmente hoy hemos utilizado creo varias veces la palabra “histórico” para referirnos a algunas de las cuestiones que estamos trabajando en esta sesión.

Sin duda, las dos leyes que hemos aprobado recién, que han trabajado tan exitosamente, logrando el consenso necesario el senador Camau y todos los senadores y senadoras merecen ese calificativo. Pero, en el mismo sentido, quiero señalar que lo que hoy estamos por aprobar también merece un calificativo similar, por dos razones básicamente.

En primer lugar, por la metodología que hemos llevado para la construcción de este proyecto que hoy estamos tratando. ¿Por qué razón? Básicamente porque este proyecto, a diferencia de tantos otros, tiene como origen un reclamo social concreto que nos hicieron llegar acá, al Senado de la Nación, organizaciones sociales de los más diversos sectores y de las más diversas ideologías políticas que, en conjunto, después de una marcha muy importante, conocida como la “Marcha de San Cayetano”, vinieron al Senado a traer sus planteos. Es decir, vinieron a utilizar las instituciones de la República como un mecanismo apto para poder conseguir una necesidad muy urgente de ese sector social.

Entonces, de alguna manera, lo que estamos haciendo hoy y lo que hicimos a partir de ese encuentro, después con los debates con los es-

15 Ver el Apéndice.

16 Ver el Apéndice.

Proyecto: ORDENES DEL DIA 822 Y 823



Descripción: SE VOTA EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Tipo Quorum: MAS 1/2 MC

Fecha: 16/11/2016 16:50:47

Acta : 3

Mayoría: MAS 1/2 LEGISLADORES PRESENTES

Miembros del cuerpo: 72 Votación: NOMINAL

Presidente: Pinedo, Federico

Presentes: 62 Ausentes: 10 AMN: 32

Afirmativos: 62
Negativos: 0
Abstenciones: 0
Resultado: AFIRMATIVA

Nombre Completo	Voto	Banca	Nombre Completo	Voto	Banca
1. Abal Medina, Juan Manuel	SI	14	37. Leguizamón, María Laura	SI	37
2. Aguilar, Eduardo Alberto	SI	53	38. Linares, Jaime	SI	46
3. Aguirre, Hilda Clelia	SI	2	39. Lovera, Daniel Aníbal	SI	6
4. Almirón, Ana Claudia	SI	24	40. Luenzo, Alfredo Héctor	SI	70
5. Alperovich, José Jorge	SI	17	41. Luna, Mirtha M. T.	SI	27
6. Barrionuevo, Walter Basilio	AUSENTE		42. Marino, Juan Carlos	SI	20
7. Basualdo, Roberto Gustavo	SI	64	43. Martínez, Alfredo Anselmo	SI	40
8. Blas, Ines I.	SI	28	44. Martínez, Ernesto Félix	SI	67
9. Boyadjian, Miriam Ruth	SI	72	45. Mayans, José Miguel Ángel	SI	3
10. Braillard Poccard, Pedro	SI	22	46. Menem, Carlos Saúl	AUSENTE	
11. Cabral, Salvador	SI	50	47. Mera, Dalmacio	SI	59
12. Caserio, Carlos Alberto	SI	71	48. Mirkin, Beatriz Graciela	SI	8
13. Castillo, Oscar Aníbal	AUSENTE		49. Montenegro, Gerardo Antenor	AUSENTE	
14. Catalán Magni, Julio César	SI	52	50. Negre de Alonso, Liliana Teresita	SI	39
15. Cobos, Julio	SI	21	51. Odarda, María Magdalena	SI	48
16. Crexell, Carmen Lucila	SI	63	52. Ojeda, José Anatolio	SI	58
17. De Angeli, Alfredo Luis	SI	69	53. Pais, Juan Mario	SI	35
18. De la Rosa, María G.	SI	18	54. Pereyra, Guillermo Juan	SI	62
19. Durango, Norma Haydee	SI	7	55. Perotti, Omar Angel	SI	60
20. Elias de Perez, Silvia Beatriz	SI	42	56. Pérsico, Daniel Raúl	SI	49
21. Espínola, Carlos Mauricio	SI	33	57. Petcoff Naidenoff, Luis Carlos	SI	43
22. Fellner, Liliana Beatriz	SI	31	58. Pichetto, Miguel Ángel	SI	15
23. Fernández Sagasti, Anabel	AUSENTE		59. Pilatti Vergara, María Inés P. E.	SI	54
24. Fiore Viñuales, María C. del Valle	SI	26	60. Pinedo, Federico	SI	Presidente
25. Fuentes, Marcelo Jorge	SI	16	61. Reutemann, Carlos Alberto	AUSENTE	
26. García Larraburu, Silvina Marcela	SI	51	62. Riofrío, Marina Raquel	SI	13
27. García, Virginia María	SI	12	63. Rodríguez Machado, Laura Elena	SI	23
28. Giacoppo, Silvia del Rosario	SI	41	64. Rodríguez Saá, Adolfo	SI	38
29. Giménez, Sandra D.	SI	57	65. Romero, Juan Carlos	SI	19
30. Godoy, Ruperto Eduardo	SI	34	66. Rozas, Ángel	AUSENTE	
31. González, Nancy Susana	SI	9	67. Sacnun, María de los Angeles	SI	10
32. Guastavino, Pedro Guillermo Angel	AUSENTE		68. Solanas, Fernando Ezequiel	SI	47
33. Irrazábal, Juan Manuel	SI	36	69. Urtubey, Rodolfo Julio	SI	5
34. Iturrez de Cappellini, Ada Rosa	AUSENTE		70. Varela, Marta	SI	66
35. Kunath, Sigrid Elisabeth	SI	56	71. Verasay, Pamela	SI	45
36. Labado, María Ester	SI	11	72. Zamora, Gerardo	AUSENTE	

Observaciones: Se vota con modificaciones.

Proyecto: PROYECTO EN TRATAMIENTO GENERAL Y PARTICULAR



Descripción: SE VOTA EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Tipo Quorum: MAS 1/2 MC

Fecha: 30/11/2017 00:05:46

Acta : 10

Mayoría: MAS 1/2 LEGISLADORES PRESENTES

Miembros del cuerpo: 72 **Votación:** NOMINAL

Presidente: Pinedo, Federico

Presentes: 67 **Ausentes:** 5 **AMN:** 34

Afirmativos: 67
Negativos: 0
Abstenciones: 0
Resultado: AFIRMATIVA

Nombre Completo	Voto	Banca	Nombre Completo	Voto	Banca
1. Abal Medina, Juan Manuel	SI	14	37. Leguizamón, María Laura	SI	37
2. Aguilar, Eduardo Alberto	SI	53	38. Linares, Jaime	SI	46
3. Aguirre, Hilda Clelia	SI	2	39. Lovera, Daniel Aníbal	AUSENTE	
4. Almirón, Ana Claudia	SI	24	40. Luenzo, Alfredo Héctor	SI	70
5. Alperovich, José Jorge	SI	17	41. Luna, Mirtha M. T.	SI	27
6. Barrionuevo, Walter Basilio	SI	4	42. Marino, Juan Carlos	SI	20
7. Basualdo, Roberto Gustavo	SI	64	43. Martínez, Alfredo Anselmo	AUSENTE	
8. Blas, Ines I.	SI	28	44. Martínez, Ernesto Félix	SI	67
9. Boyadjian, Miriam Ruth	SI	72	45. Mayans, José Miguel Ángel	SI	3
10. Brillard Pocard, Pedro	SI	65	46. Menem, Carlos Saúl	AUSENTE	
11. Cabral, Salvador	SI	50	47. Mera, Dalmacio	SI	59
12. Caserio, Carlos Alberto	SI	71	48. Mirkin, Beatriz Graciela	SI	8
13. Castillo, Oscar Aníbal	SI	44	49. Montenegro, Gerardo Antenor	SI	25
14. Catalán Magni, Julio César	SI	52	50. Negre de Alonso, Liliana Teresita	SI	39
15. Cobos, Julio	SI	21	51. Odarda, María Magdalena	SI	48
16. Crexell, Carmen Lucila	SI	63	52. Ojeda, José Anatolio	SI	58
17. De Angeli, Alfredo Luis	SI	69	53. Pais, Juan Mario	SI	35
18. Durango, Norma Haydee	SI	7	54. Pereyra, Guillermo Juan	SI	62
19. Elias de Perez, Silvia Beatriz	SI	42	55. Perotti, Omar Angel	SI	60
20. Espínola, Carlos Mauricio	SI	33	56. Pérsico, Daniel Raúl	SI	49
21. Fellner, Liliana Beatriz	SI	31	57. Petcoff Naidenoff, Luis Carlos	SI	43
22. Fernández Sagasti, Anabel	SI	55	58. Pichetto, Miguel Ángel	SI	15
23. Fiore Viñuales, María C. del Valle	AUSENTE		59. Pilatti Vergara, María Inés P. E.	SI	54
24. Fuentes, Marcelo Jorge	SI	16	60. Pinedo, Federico	SI	Presidente
25. García Larraburu, Silvina Marcela	SI	51	61. Reutemann, Carlos Alberto	AUSENTE	
26. García, Virginia María	SI	12	62. Riofrío, Marina Raquel	SI	13
27. Giacoppo, Silvia del Rosario	SI	41	63. Rodríguez Machado, Laura Elena	SI	23
28. Giménez, Sandra D.	SI	57	64. Rodríguez Saá, Adolfo	SI	38
29. Godoy, Ruperto Eduardo	SI	34	65. Romero, Juan Carlos	SI	19
30. González, María Teresa Margarita	SI	18	66. Rozas, Ángel	SI	22
31. González, Nancy Susana	SI	9	67. Sacnun, María de los Angeles	SI	10
32. Guastavino, Pedro Guillermo Angel	SI	32	68. Solanas, Fernando Ezequiel	SI	47
33. Irrazábal, Juan Manuel	SI	36	69. Urtubey, Rodolfo Julio	SI	5
34. Iturrez de Cappellini, Ada Rosa	SI	30	70. Varela, Marta	SI	66
35. Kunath, Sigrid Elisabeth	SI	56	71. Verasay, Pamela	SI	45
36. Labado, Maria Ester	SI	11	72. Zamora, Gerardo	SI	29

Observaciones: Exptes. S-4551/17, S-4247/17, S-246/16, CD 71/17, CD 48/17, S-3729/16, S-1529/16, CD 52/17, S-2258/16, S-4640/16, CD 89/16 y S-3615/17.

- a) Las leyes 13.064 y 17.520, y sus modificatorias;
- b) El decreto 1.023/2001, sus modificatorias y su reglamentación;
- c) El artículo 765 del Código Civil y Comercial de la Nación;
- d) Los artículos 7º y 10 de la ley 23.928 y sus modificatorias.

Art. 32. – Para el ejercicio 2017 se establece un tope del cinco por ciento (5 %) del presupuesto general de la nación que se podrá utilizar para proyectos de participación público-privada, debiendo para los años subsiguientes indicar con precisión en el proyecto de presupuesto las partidas presupuestarias destinadas a estos proyectos.

Art. 33. – Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir al presente régimen.

Art. 34. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los dieciséis días del mes de noviembre del año dos mil dieciséis.

EMILIO MONZÓ.
Eugenio Inchausti.

FEDERICO PINEDO.
Juan P. Tunessi.

61

(Orden del Día N° 822)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte, de Presupuesto y Hacienda y de Industria y Comercio han considerado el expediente S.-1.529/16,¹ proyecto de ley del señor senador don Fernando E. Solanas y otros señores senadores, de desarrollo de la Marina Mercante nacional y la integración fluvial regional; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º – El presente régimen tiene por objeto:

- a) Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, así como del río Uruguay;

- b) El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos;
- c) La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscritos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su participación en el tráfico de la hidrovía Paraná Paraguay y el río Uruguay;
- d) La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional;
- e) Fomentar la incorporación de buques y artefactos navales construidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional a la Marina Mercante de bandera argentina.

Art. 2º – Encomiéndase al Poder Ejecutivo nacional, el estudio y la preparación, en un plazo no mayor a noventa (90) días, de los proyectos de ley que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7º del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay (aprobado por ley 24.385), en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Asimismo, el Poder Ejecutivo nacional deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Art. 3º – No se encuentran comprendidos en el presente régimen:

- a) Los buques militares y de policía;
- b) Los buques destinados a la actividad pesquera;
- c) Los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales;

¹ Publicado en la página web del Honorable Senado.

- d) Los buques destinados al transporte público de larga distancia internacional de pasajeros;
- e) Los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar.

Art. 4º – *Definiciones.* A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

Buque o artefacto naval en actividad: buque o artefacto naval que se encuentre con su certificación exigible vigente o realizando las reparaciones, trabajos y/o gestiones necesarias con el fin de renovar dicha certificación.

Art. 5º – El Poder Ejecutivo nacional designará a la autoridad de aplicación de la presente normativa.

CAPÍTULO II

Armadores nacionales

Art. 6º – Créase el Registro de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, en el que deberán inscribirse los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

Art. 7º – Para inscribirse en el Registro de Armadores Nacionales, los aspirantes deberán acreditar:

- a) En el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país, y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente;
- b) Encontrarse inscritos como armadores ante la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad y tener registrado bajo su propiedad, y que no se encuentre arrendado, o acreditar debidamente que se encuentra operando, como mínimo un (1) buque o artefacto naval con bandera argentina o en trámite de incorporación, comprendido dentro del presente régimen, apto para realizar operaciones de transporte o servicio en forma regular, que realice una operación de transporte o servicio mensualmente como mínimo y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina debidamente actualizados;
- c) No mantener ningún tipo de deudas ni controversias por casos de este tipo con el Estado nacional.

Art. 8º – La autoridad de aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado que será renovado anualmente y en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, con su correspondiente certificado de libre deuda previsional, así como el mantenimiento de las condiciones y la realización de una operación de transporte o servicio una vez al año como mínimo, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

CAPÍTULO III

Régimen de promoción fiscal

Art. 9º – Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen.

Art. 10. – Por períodos no prescriptos hasta el sesenta por ciento (60 %) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los armadores inscritos en el Registro Especial de Armadores Nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del impuesto al valor agregado (IVA) y también como pago a cuenta en el impuesto a las ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al período siguiente, quedando como tal hasta su total extinción.

Art. 11. – Por el término de diez (10) años los armadores inscritos en el Registro Especial de Armadores Nacionales podrán deducir en la determinación impositiva del impuesto a las ganancias el cien por ciento (100 %) de los montos invertidos en gastos inherentes a la factibilidad técnico-económica del desarrollo de la actividad de los buques o artefactos navales de fabricación nacional, sin perjuicio del tratamiento que, como gasto o inversión amortizable, les corresponda de acuerdo con la Ley de Impuesto a las Ganancias. Asimismo, durante ese período los armadores inscritos en el Registro Especial de Armadores Nacionales estarán exentos del pago del impuesto a la ganancia mínima presunta, en relación con los activos afectados a la actividad del transporte comercial fluvial y marítimo.

Art. 12. – Los armadores nacionales que incorporen artefactos navales o buques nuevos, construidos en el país, hasta alcanzar, por lo menos, el cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje o capacidad de bodega de sus buques o de potencia de máquinas, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, gozarán de los siguientes beneficios promocionales para el total de sus buques en actividad:

- a) En lo referente al impuesto al valor agregado (IVA) y al impuesto a las ganancias, será de aplicación el tratamiento dispensado por la ley 26.360, de promoción de inversiones en bienes de capital y obras de infraestructura, y sus normas reglamentarias, con la modificación establecida a continuación: los beneficios de amortización acelerada en el impuesto a las ganancias y de devolución anticipada del impuesto al valor agregado (IVA) no serán excluyentes entre sí, permitiéndose a los beneficiarios acceder en forma simultánea a ambos tratamientos fiscales;

b) Los beneficiarios del presente régimen serán exonerados de parte del impuesto a las ganancias durante diez (10) años, de acuerdo con el siguiente cronograma:

- b.1. El noventa por ciento (90 %) de la renta fiscal neta durante los primeros tres (3) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional;
- b.2. El sesenta por ciento (60 %) de la renta fiscal neta durante los siguientes tres (3) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional;
- b.3. El cuarenta por ciento (40 %) de la renta fiscal neta durante los últimos cuatro (4) años contados a partir de la entrada en operación comercial de los buques o artefactos navales de fabricación nacional.

Art. 13. – Los armadores nacionales, conforme lo establecido en el artículo 6° y siguiente del presente, podrán optar por el siguiente régimen de amortización de inversiones:

- a) Las inversiones en bienes de capital para la realización de la actividad naviera realizada con buques comprendidos en el presente régimen se podrán amortizar de la siguiente manera: el sesenta por ciento (60 %) del monto total invertido en el ejercicio fiscal en que se produzca la habilitación de la mencionada inversión y el cuarenta por ciento (40 %) restante en partes iguales durante los cuatro (4) años siguientes;
- b) Las demás inversiones que se realicen a los fines de la realización de la actividad naviera realizada con buques o artefactos navales comprendidos en el presente régimen, como maquinarias, equipos, unidades de transporte e instalaciones, se podrán amortizar durante cinco (5) años, a partir de su puesta en funcionamiento.

Art. 14. – Todos los fletes generados por buques de bandera nacional afectados a tráficos desde puertos argentinos hacia destinos internacionales serán considerados exportación de servicios, y les serán aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes.

Art. 15. – Las operaciones comerciales comprendidas en los tráficos internacionales que se realicen en buques de bandera nacional, devengarán fletes no superiores a los determinados por las condiciones imperantes en el orden internacional o a los fijados en los acuerdos bilaterales o multilaterales.

Art. 16. – Los buques y artefactos navales en actividad comprendidos en el presente régimen estarán exentos del pago del cien por ciento (100 %) de impuestos

y tasas sobre combustibles líquidos, materias grasas, fluidos y lubricantes.

Art. 17. – Las mercaderías transportadas en el ámbito del cabotaje nacional y aquellas que fueran transbordadas hacia o desde puertos internacionales quedarán fuera del alcance de gravámenes tales como impuesto al valor agregado (IVA), ganancias y cualquier otro impuesto que incremente los costos del servicio.

Art. 18. – Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques y artefactos navales, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales, estos conceptos no quedarán gravados por el impuesto a las ganancias.

Art. 19. – Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este régimen de promoción fiscal toda persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juegos de azar.

CAPÍTULO IV

Incorporación de buques

Art. 20. – Los aranceles de importación indicados en la presente norma serán los únicos gravámenes aplicables para los bienes de capital, repuestos, insumos, partes, piezas y componentes especificados, quedando exentos del pago de cualquier otra tasa, impuesto o contribución nacional.

Art. 21. – A partir de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial y por el término de siete (7) años la importación definitiva para consumo de artefactos navales y buques nuevos sin usos, destinados al transporte naval de carga de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, sólo serán gravados con el arancel establecido en el régimen específico vigente adoptado con arreglo al sistema arancelario del Mercosur y al arancel externo común (AEC) determinado en el ámbito del Mercosur.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá cuando el buque comprado nuevo sin uso en el exterior realice su primer viaje directo a un puerto de la República Argentina con carga.

El monto correspondiente a dicho arancel podrá ser utilizado en un cien por ciento (100 %) por el armador inscrito en el Registro Especial de Armadores Nacionales como crédito fiscal para pago del impuesto al valor agregado (IVA) y como pago del impuesto a las ganancias.

Igual situación corresponderá también a la provisión de insumos importados para buques y artefactos navales de bandera nacional.

Art. 22. – A partir de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial y por el término de dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, la importación definitiva de buques y artefactos

navales usados de hasta quince (15) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva con un aumento del uno por ciento (1 %) por cada año que el buque o artefacto naval tenga de antigüedad.

En el caso de que el armador posea buques o artefactos navales en construcción o reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años para importar buques y artefactos navales usados de hasta quince (15) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción o reconstrucción en el país.

En el caso de empujes para navegación fluvial de más de quince (15) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, y que sean reconstruidos en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva con un aumento del quince por ciento (15 %).

Art. 23. – Sustitúyese el artículo 56 de la ley 20.094, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 56: La eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional será autorizada siempre que no se afecten intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los quince (15) días de notificada la resolución ante la Cámara Federal respectiva.

Art. 24. – En materia de inscripción y eliminación de la matrícula nacional de buques o artefactos navales todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites, no pudiendo los mismos demorar, en total, más de noventa (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa el empleado o funcionario que resulte responsable. Serán de aplicación también en los casos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques.

La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, previa autorización de la autoridad de aplicación del presente y la acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos correspondientes deberán expedirse en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda.

De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

El procedimiento de garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales. La garantía deberá aplicarse sobre un conjunto de bienes registrables que permitan afianzar acabadamente el procedimiento de transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

Art. 25. – Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen deberán contratar astilleros o talleres navales, que desarrollen su actividad en territorio nacional, para su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de éstos, y siempre que los mismos se comprometan a realizar los trabajos en precios y tiempo razonables.

En caso de que el armador lo requiera, se faculta a la autoridad de aplicación para que laude, una certificación de costos y presupuestos, a través del INTI u otros organismos de facultades de ingeniería naval estatales.

La autoridad de aplicación determinará en cada caso la multa a aplicar, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes, por excesiva onerosidad, demora o defecto técnico en la intervención.

CAPÍTULO V

Arrendamiento de embarcaciones

Art. 26. – Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de bandera argentina:

- a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, en construcción, reconstrucción o reparación en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional o importado en forma definitiva, lo que ocurra primero, con una capacidad de locación no mayor a:
 - a.1. Doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción o reconstrucción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;
 - a.2. Cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en reparación en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;
 - a.3. Cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de

artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;

- b) Durante un período de veinticuatro (24) meses a partir de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial, con una capacidad de locación no mayor a cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente;
- c) Durante un período de veinticuatro (24) meses a partir del cumplimiento del plazo estipulado en el inciso b) del presente artículo, con una capacidad de locación no mayor a cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente;
- d) Con el objeto de cumplir con contratos preexistentes y como máximo por el tiempo de duración de dichos contratos;
- e) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;
- f) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de diez (10) o cuatro (4) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de bandera nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de esa unidad, durante el lapso que mantengan el ofrecimiento de embarco de esa cantidad de alumnos.

Art. 27. – Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional pueden ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la ley 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca;
- b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, con capacidad marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB);

- c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características;
- d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque por largo y remolque de maniobra portuaria, cualquiera sea su potencia;
- e) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia;
- f) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

Art. 28. – La autoridad de aplicación del presente régimen, tal como establece el artículo 5° precedente, recibirá las solicitudes y tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes.

CAPÍTULO VI

Régimen de promoción de contratación de seguros

Art. 29. – Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales, a los que no les serán aplicables las reglas de la ley 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

CAPÍTULO VII

Régimen para el interés de la carga

Art. 30. – El flete generado por los buques comprendidos en el presente régimen no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación de mercaderías.

Art. 31. – Para las mercancías que sean transportadas desde un puerto argentino a otro, en buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, con el objeto de ser trasbordadas hacia o desde un destino internacional, se considerará su flete afectado a tráfico internacional, quedando el mismo fuera del alcance de gravámenes nacionales tales como el impuesto al valor agregado (IVA) u otros de alcance nacional.

Art. 32. – Las cargas originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional; o sociedades del Estado nacional, o privadas, que reciban alguna forma de aporte o aval del Estado nacional, deberán ser transportadas por buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina.

En caso de acreditarse falta de bodega de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, la autoridad de aplicación permitirá el transporte en buques de bandera extranjera, priorizando a los países miembros del Mercosur.

Art. 33. – El transporte naval de carga de cabotaje quedará reservado a los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina. Excepcionalmente, cuando no exista o no se encuentre disponible bodega de bandera argentina o con tratamiento de bandera argentina y por el tiempo que perdure tal circunstancia podrán realizar el transporte naval de carga de cabotaje buques con bandera de países miembros de la hidrovía y/o el Mercosur.

CAPÍTULO VIII

Régimen de excepción para buques destinados al tráfico internacional

Art. 34. – La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja temporal del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, para darlo en locación a casco desnudo e inscripción por tiempo determinado, en países extranjeros, cuyas legislaciones lo admitan. Por un período máximo de tres (3) años, previa autorización de la autoridad de aplicación del presente. El propietario del buque deberá tener inscrito al menos otro buque de características similares en el Registro Nacional de Buques y deberá ofrecer garantía suficiente, en su caso, para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

El reingreso a la matrícula nacional se realizará al sólo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Art. 35. – Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o tratamiento de bandera argentina, ni al transporte naval de cabotaje con arreglo al decreto ley 19.492/44, ni aún por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando tripulantes argentinos ocupen empleo a bordo de dichos buques.

CAPÍTULO IX

Tripulaciones

Art. 36. – Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto ley 19.492 del 25 de julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, como así también por los respectivos convenios colectivos de trabajo vigentes.

A todos los efectos de la navegación, comunicación y comercio de cabotaje e internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de contratación por

armadores nacionales, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que se instituye en la presente ley se les otorga el tratamiento de bandera argentina. 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.

Art. 37. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino bajo pena de pérdida del beneficio establecido en la presente ley.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos, 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 acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino disponible.

Art. 38. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6° del decreto ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por argentinos, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de bandera argentina.

Art. 39. – Todos los buques y artefactos navales de bandera nacional o con tratamiento de bandera argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o naturalizado, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco de los respectivos convenios colectivos de trabajo bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

CAPÍTULO X

Disposiciones finales

Art. 40. – La presente ley es de carácter operativo y entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial, sin perjuicio de la reglamentación que oportunamente dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 41. – Deróganse los decretos 1.010/2004 y 1.022/2006.

Art. 42. – Lo que no se encuentre previsto en la presente ley se regirá por lo estatuido en los convenios marítimos de los que el Estado nacional forme parte así como por lo que dispongan las leyes especiales y/o generales y los convenios colectivos de trabajo para las actividades vigentes en el país.

Art. 43. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

De acuerdo a lo establecido por el artículo 110 del Reglamento del Honorable Senado, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de las comisiones, 19 de octubre de 2016.

Carlos M. Espínola. – Juan M. Abal Medina. – Alfredo H. Luenzo. – Salvador Cabral Arrechea. – Jaime Linares. – Roberto G. Basualdo. – Sandra D. Giménez. – Juan M. Irrazábal. – María E. Labado. – Beatriz G. Mirkin. – María Graciela de la Rosa. – Mirtha M. T. Luna. – Ada R. del Valle Iturrez de Cappellini. – Dalmacio E. Mera. – José M. Á. Mayans. – Gerardo A. Montenegro. – Omar Á. Perotti. – Daniel R. Pérsico. – Nancy S. González. – Guillermo J. Pereyra. – Pedro G. Á. Guastavino. – María I. Pilatti Vergara. – María de los Angeles Sacnun.

Sanción del Honorable Senado

Buenos Aires, 16 de noviembre de 2016.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme al señor presidente, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara:

El Senado y Cámara de Diputados, ...

DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INTEGRACIÓN FLUVIAL REGIONAL

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1º – El presente régimen tiene por objeto:

- Fomentar la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay y Paraná, conforme a lo establecido en el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, así como del río Uruguay y los espacios marítimos;
- El desarrollo y crecimiento sustentable de la flota mercante de bandera nacional, mediante el mejoramiento de su competitividad y el aumento de la demanda de fletes más económicos;
- La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados: 1) por el cabotaje nacional; 2) por los tráficos bilaterales y multilaterales comprendidos en acuerdos suscritos por la República Argentina; y 3) por los tráficos internacionales, en particular, el aumento de su

participación en el tráfico de la hidrovía Paraná Paraguay y el río Uruguay;

- La generación y el incremento de fuentes de trabajo estables, favoreciendo y asegurando el empleo de tripulaciones argentinas y promoviendo actividades conexas, como el permanente y continuo aumento del nivel de formación y capacitación profesional;
- Fomentar la incorporación de buques y artefactos navales construidos en el país a la Marina Mercante de Bandera Argentina.

Art. 2º – Encomiéndose al Poder Ejecutivo nacional, el estudio y la preparación, en un plazo no mayor a noventa (90) días, de los proyectos de ley que se requieran para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 7º del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay (aprobado por ley 24.385), en lo que se refiere a la compatibilización o armonización de las normas sobre comercialización, tránsito, tipificación de mercaderías, régimen laboral y de seguridad, con la de los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Asimismo, el Poder Ejecutivo nacional deberá instrumentar, conforme a lo establecido en el artículo 19 del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay, medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilen por la hidrovía, así como al desarrollo de las acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal e internacional con los otros países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná Paraguay.

Art. 3º – No se encuentran comprendidos en el presente régimen:

- Los buques militares y de policía;
- Los buques destinados a la actividad pesquera;
- Los buques dedicados a actividades deportivas y de recreación sin fines comerciales;
- Los buques destinados al transporte público de larga distancia internacional de pasajeros; y
- Los buques dedicados como actividad principal a juegos de azar.

Art. 4º – *Definiciones.* A efectos de la presente norma se aplicarán las siguientes definiciones:

Buque: según definición del artículo 1º de la ley 20.094 de navegación incluyendo dragas y balizadores.

Buque o artefacto naval en actividad: aquel que se encuentre con su certificación exigible vigente o realizando las reparaciones, trabajos y/o gestiones necesarias con el fin de renovar dicha certificación.

Art. 5° – El Poder Ejecutivo nacional designará a la autoridad de aplicación de la presente normativa.

CAPÍTULO II

Armadores nacionales

Art. 6° – Créase el Registro de Armadores Nacionales, que estará a cargo de la autoridad de aplicación, en el que deberán inscribirse los armadores que quieran gozar de los beneficios establecidos en la presente ley.

Art. 7° – Para inscribirse en el Registro de Armadores Nacionales, los aspirantes deberán acreditar:

- a) En el caso de personas físicas, domicilio permanente en el país, y en el caso de personas jurídicas, su constitución en el país de acuerdo a la legislación vigente;
- b) Encontrarse inscritos como armadores ante la Prefectura Naval Argentina dependiente del Ministerio de Seguridad y tener registrado bajo su propiedad, y que no se encuentre arrendado, o acreditar debidamente que se encuentra operando, como mínimo un (1) buque o artefacto naval con bandera argentina o en trámite de incorporación, comprendido dentro del presente régimen, apto para realizar operaciones de transporte o servicio en forma regular, y con los certificados emitidos por Prefectura Naval Argentina debidamente actualizados;
- c) No mantener ningún tipo de deudas ni controversias con el Estado nacional;
- d) Quedan taxativamente excluidos de los alcances de este régimen de promoción fiscal toda persona física o jurídica, cualquiera sea su condición de armador, que realice actividades de juego de azar.

Art. 8° – La autoridad de aplicación, acreditados los extremos requeridos, extenderá un certificado que será renovado anualmente y en el que hará constar el nombre del armador y el del buque o artefacto naval registrado, con su correspondiente certificado de libre deuda previsional, así como el mantenimiento de las condiciones y la realización de una operación de transporte, comercial, fluvial y/o marítimo o servicio una vez al año como mínimo, efectuando las comunicaciones a los organismos públicos y privados que correspondan.

CAPÍTULO III

Régimen de promoción fiscal

Art. 9° – Los beneficios tributarios que a continuación se detallan serán de aplicación a la actividad desarrollada por los buques y artefactos navales comprendidos en el presente régimen y por el término de diez (10) años.

Art. 10. – Hasta el sesenta por ciento (60 %) de las contribuciones patronales para el Sistema Único de Seguridad Social abonadas por los armadores inscritos en el Registro Especial de Armadores Nacionales, podrá computarse como crédito fiscal en las liquidaciones mensuales del impuesto al valor agregado (IVA) y también como pago a cuenta en el impuesto a las ganancias. Si al final del ejercicio quedase un saldo no utilizado será transferido al período siguiente, y por el término de cinco (5) años.

Art. 11. – Mientras se encuentre vigente el impuesto a la ganancia mínima presunta, los armadores inscritos en el registro de armadores nacionales estarán exentos del mismo en relación con los activos afectados a la actividad del transporte comercial fluvial y marítimo.

Art. 12. – Los armadores inscriptos en el presente régimen que incorporen al Registro Nacional de Buques artefactos navales y/o buques, que cumplan simultáneamente las condiciones de ser nuevos y haber sido construidos en el país, gozarán de los siguientes beneficios:

- a) Si dichos buques superasen el treinta por ciento (30 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un treinta por ciento (30 %);
- b) Si dichos buques superasen el cuarenta por ciento (40 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un cincuenta por ciento (50 %);
- c) Si dichos buques superasen el cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje o capacidad de bodega o de potencia de máquinas del total de sus buques, en actividad y registrados como de su propiedad, y/o locados a casco desnudo, estarán exentos del pago del impuesto a las ganancias en un ochenta por ciento (80 %).

Art. 13. – Todos los fletes generados por buques de bandera nacional afectados a tráficos desde puertos argentinos hacia destinos internacionales serán considerados exportación de servicios, y les serán aplicables las exenciones y demás beneficios consecuentes.

Art. 14. – Los armadores nacionales deberán ceñirse a la ley 25.156 de Defensa de la Competencia o de lo contrario serán pasibles de perder los beneficios otorgados en la presente ley.

Art. 15. – El combustible que efectivamente consuman los buques y artefactos navales en actividad comprendidos en el presente régimen y que realicen

tráfico de cabotaje estará exento del cincuenta por ciento (50 %) de impuestos y tasas sobre Combustibles Líquidos, Gas Natural, Materias Grasas, Fluidos y Lubricantes, por un período de treinta y seis (36) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. La autoridad de aplicación podrá otorgar una prórroga de hasta treinta y seis (36) meses más, fundamentando la decisión en criterios de competitividad del modo fluvio/marítimo.

Art. 16. – Dada la singularidad del régimen de francos compensatorios del personal embarcado en buques y artefactos navales, así como el concepto de liquidación de divisas en viajes internacionales –según el convenio colectivo–, estos conceptos no quedarán gravados por el impuesto a las ganancias.

CAPÍTULO IV

Incorporación de buques

Art. 17. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de siete (7) años la importación definitiva para consumo de artefactos navales y buques nuevos sin uso, destinados al transporte naval de carga de cabotaje o internacional, alcanzados por el presente régimen, tributarán un derecho de importación de extra zona (D.I.E.) equivalente al cero por ciento (0 %).

La importación para consumo de insumos y repuestos para reparaciones adquiridos por parte de armadores nacionales tributarán un derecho de importación de extra zona (D.I.E.) equivalente al cero por ciento (0 %), en caso de no ser producidos en el país o ante la falta de disponibilidad de los mismos en tiempo razonable a criterio de la autoridad de aplicación.

La condición de buque nuevo sin uso se mantendrá cuando el buque comprado nuevo sin uso en el exterior realice su primer viaje directo a un puerto de la República Argentina con o sin carga.

Art. 18. – A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por el término de cuatro (4) años, los buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen e importados de manera definitiva, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

En el caso de que el armador posea buques y/o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional, éste gozará de una prórroga de dos (2) años para importar buques y artefactos navales con propulsión propia usados de hasta siete (7) años de antigüedad con características similares a los que el armador tenga en construcción en el país.

Los remolcadores de empuje para navegación fluvial de más de siete (7) años de antigüedad, comprendidos en el presente régimen, y que sean reconstruidos en más del setenta por ciento (70 %) sobre el valor del buque

previo a su reconstrucción, en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva. Para acceder a este beneficio deberán incorporarse, en el curso de la reconstrucción, actualizaciones tecnológicas que incluyan una mayor eficiencia energética.

Los buques y/o artefactos navales que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley gozaran del tratamiento de bandera nacional previsto en los decretos 1.010/2004 y 1.022/2006, serán considerados como nuevos sin uso a los fines de su importación definitiva.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 56 de la ley 20.094 el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 56: La eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, será autorizada siempre que no se afecten intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrirse dentro de los quince (15) días de notificada la resolución ante la Cámara Federal respectiva.

Art. 20. – En materia de inscripción y eliminación de la Matrícula Nacional de buques o artefactos navales todos los organismos intervinientes deberán ajustar sus procedimientos a los principios de celeridad, economía, sencillez y eficiencia de los trámites no pudiendo los mismos demorar, en total, más de noventa (90) días hábiles, bajo apercibimiento de incurrir en falta administrativa el empleado o funcionario que resulte responsable. Serán de aplicación también en los casos de constitución, transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques.

La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja definitiva del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, previa autorización de la autoridad de aplicación del presente y la acreditación de la inexistencia de gravámenes, inhibiciones, deudas de la seguridad social y de aportes y contribuciones previsionales del propietario.

Los organismos correspondientes deberán expedirse en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud pertinente, determinando la deuda o en su defecto extender el certificado de libre deuda.

De existir determinación de deuda, el propietario podrá ofrecer garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) a fin de proseguir con el trámite de baja solicitado.

El procedimiento de garantía a satisfacción de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) será también de aplicación para la transmisión, modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales. La garantía deberá aplicarse sobre un conjunto de bienes registrables que permitan afianzar acabadamente el procedimiento de transmisión,

modificación o extinción de los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

Art. 21. – Los propietarios de los buques y artefactos navales importados bajo el presente régimen deberán contratar astilleros o talleres navales, que desarrollen su actividad en territorio nacional, para su reparación, alistamiento, modificación, o de hacerlos objeto de cualquier actividad que requiera la intervención de éstos, y siempre que los mismos se comprometan a realizar los trabajos en precios y tiempo razonables.

CAPÍTULO V

Arrendamiento de embarcaciones

Art. 22. – Los buques y artefactos navales que se amparen en lo establecido en el presente capítulo, estarán sometidos al régimen de importación temporaria previsto en la ley 22.415 y sus normas reglamentarias. Tratándose de buques afectados al transporte de cargas, quedarán comprendidos expresamente en el artículo 466 de la ley citada ateniéndose a lo establecido en la presente ley con respecto a las tripulaciones de los mismos.

Art. 23. – Los beneficiarios del presente régimen podrán arrendar a casco desnudo buques y artefactos navales extranjeros con tratamiento de Bandera Argentina, siempre que su antigüedad no supere los diez (10) años para buques y artefactos navales marítimos y quince (15) años para buques fluviales:

- a) Durante un período de treinta y seis (36) meses a partir del inicio del arrendamiento, más doce (12) meses de prórroga fundada o hasta la incorporación del buque o artefacto naval, lo que ocurra primero y en un plazo máximo de sesenta (60) meses, con una capacidad de locación no mayor a:
 - a.1. Trescientos por ciento (300 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de buques o artefactos navales en construcción en astilleros o talleres navales que desarrollen su actividad en territorio nacional;
 - a.2. Cincuenta por ciento (50 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de la unidad a incorporar en el caso de artefactos navales o buques nuevos sin uso importados en forma definitiva;
- b) Durante un período de cuarenta y ocho (48) meses a partir del inicio del arrendamiento, con una capacidad de locación no mayor a cien por ciento (100 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de máquinas de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente;

- c) Con motivo de atender una demanda estacional o excepcional de carga o servicio y como máximo por el tiempo de duración de dicha demanda;
- d) Aquellos armadores que disponiendo de buques marítimos o fluviales para embarcar, por unidad, un mínimo de ocho (8) o tres (3) alumnos, respectivamente, provenientes de las escuelas nacionales de la Marina Mercante y carreras terciarias de ingeniería naval, contando con las comodidades y el equipamiento adecuado para efectuar prácticas profesionales, y que efectivamente embarquen esa cantidad de alumnos haciéndose cargo de los costos asociados al embarque de los mismos, podrán arrendar a casco desnudo y solicitar tratamiento de Bandera Nacional de embarcaciones de similares características hasta un doscientos por ciento (200 %) del tonelaje, capacidad de bodega o potencia de propulsión de esa unidad, durante el lapso que la autoridad de aplicación determine.

Art. 24. – Los buques y artefactos navales que a continuación y con carácter taxativo se indican, que por sus características y por la capacidad de la industria naval nacional, puedan ser construidos en el país, quedan excluidos del beneficio otorgado en el artículo anterior:

- a) Los destinados a la pesca en cualquiera de sus formas que se encuentren amparados por la ley 24.922, que establece el Régimen Federal de Pesca;
- b) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre, con un tonelaje igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB), contemplando lo previsto en el artículo siguiente;
- c) Los destinados al transporte de cargas, sin propulsión propia, cualquiera sea su tipo, porte y características;
- d) Los remolcadores de tiro destinados a las modalidades de remolque por largo y remolque de maniobra portuaria, menores de cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP) de potencia de máquinas;
- e) Los remolcadores de operaciones costa afuera y las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales, cualquiera sea su potencia, contemplando lo previsto en el artículo siguiente;
- f) Los destinados a las actividades deportivas o de recreación, cualquiera sea su tipo y características.

Art. 25. – Los armadores inscriptos en el presente régimen podrán arrendar a casco desnudo con tratamiento de Bandera Argentina los buques y artefactos

nales con propulsión propia de Bandera Extranjera, que a continuación y con carácter taxativo se indican, de acuerdo a lo previsto en el artículo 24 y al régimen establecido en este artículo para cada caso, con primacía de éste:

a) Los destinados al transporte de pasajeros y/o vehículos, para navegación marítima, fluvial o lacustre:

a.1. Con un tonelaje superior a mil toneladas de registro bruto (1.000 TRB) pero inferior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales. Se autorizará la incorporación de buques de hasta quince (15) años de antigüedad;

a.2. Con un tonelaje superior a tres mil quinientas toneladas de registro bruto (3.500 TRB) pero igual o inferior a cinco mil toneladas de registro bruto (5.000 TRB): durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) del tonelaje o potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

b) Las dragas:

b.1. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara igual o inferior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la capacidad de cántara que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

b.2. De succión por arrastre, con una capacidad de cántara superior a dos mil quinientos (2.500) metros cúbicos: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento;

b.3. De corte y succión de más de mil quinientos caballos de fuerza (1.500 HP) de potencia total instalada: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

c) Los remolcadores:

c.1. De tiro, de potencia de máquinas igual o mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al doscientos por ciento (200 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características, en astilleros nacionales. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de veinticuatro (24) meses, por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por nuevos contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

c.2. De empuje:

c.2.1 De potencia de máquinas menor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;

c.2.2 De potencia de máquinas mayor a cinco mil caballos de fuerza (5.000 HP): durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento;

c.3. De operaciones costa afuera: durante un período de veinticuatro (24) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales, siempre que no estén provistos de tecnología de posicionamiento dinámico. En caso que posean dicha tecnología, el período máximo será de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente hasta cumplir una antigüedad de diez (10) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

d) Los buques para transporte de carga con un tonelaje igual o superior a cincuenta mil toneladas de registro bruto (50.000 TRB) o con una capacidad de carga igual o superior a tres mil unidades equivalente a veinte pies (3.000 TEUs): por un período de treinta y seis (36) meses, sin máximo de capacidad de arrendamiento, quedando a criterio de la autoridad de aplicación la cantidad de buques que podrán ser arrendados. Este beneficio podrá ser renovado por un período adicional de treinta y seis (36) meses por el equivalente al cien por ciento

(100 %) del tonelaje o capacidad de carga en unidades equivalente a veinte pies (TEUs) de sus buques y/o artefactos navales en actividad que se encuentren alcanzados por el inciso b) del artículo 7° precedente;

- e) Las embarcaciones de apoyo y asistencia para los tráficos marítimos y fluviales de eslora igual o mayor a diez (10) metros: durante un período de doce (12) meses por el equivalente al cien por ciento (100 %) de la potencia de máquinas que tengan en ejecución por contratos de construcción de buques de las mismas características en astilleros nacionales;
- f) Los pontones grúa con capacidad de izaje igual o mayor a trescientas (300) toneladas: durante un período de treinta y seis (36) meses prorrogables sucesivamente, hasta cumplir con la antigüedad máxima de quince (15) años, sin máximo de capacidad de arrendamiento.

Art. 26. – La Autoridad de Aplicación del presente régimen, tal como establece el artículo 5° precedente, recibirá las solicitudes y tendrá a su cargo el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes y el registro de los contratos de locación a casco desnudo, en cuya virtud se emitan los certificados autorizantes. Cuando corresponda, estas autorizaciones se otorgarán a partir de la firma del contrato de construcción, siempre y cuando se compruebe por parte de la Autoridad de Aplicación con la intervención del Consejo Profesional de Ingeniería Naval, en forma fehaciente y periódica, el avance efectivo de la obra conforme al plan de trabajos de la construcción contratada. La Autoridad de Aplicación publicará periódicamente todas aquellas autorizaciones, registros y certificados que emita.

CAPÍTULO VI

Régimen de Promoción de Contratación de Seguros

Art. 27. – Los buques y artefactos navales alcanzados por el presente régimen deberán contar obligatoriamente con seguros para la navegación y operación comercial exigidos por las normas nacionales, a los que no les serán aplicables las reglas de la ley 12.988. Los seguros contratados en el país tendrán el tratamiento fiscal de exportación de servicios.

CAPÍTULO VII

Régimen para el Interés de la Carga

Art. 28. – El flete generado por los buques comprendidos en el presente régimen no integrará la base de cálculo de los gravámenes que recaigan sobre la importación de mercaderías.

Art. 29. – Para las mercancías que sean transportadas desde un puerto argentino a otro, en buques de Bandera Nacional o con tratamiento de Bandera Argentina, con el objeto de ser trasbordadas hacia o desde un destino internacional, se considerará su flete afectado a tráfico

internacional, quedando el mismo fuera del alcance de gravámenes nacionales tales como el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) u otros de alcance nacional.

Art. 30. – Para las cargas marítimas y/o fluviales originadas desde o destinadas a los organismos del Estado nacional o sociedades del Estado nacional o privadas que reciban alguna forma de aporte económico del Estado nacional, se deberá dar prioridad a buques y artefactos navales de Bandera Nacional o con tratamiento de Bandera Argentina, de acuerdo a los criterios que fije la Autoridad de Aplicación. En caso de acreditarse falta de bodega de Bandera Nacional o con tratamiento de Bandera Argentina, la Autoridad de Aplicación permitirá el transporte en buques de bandera extranjera, priorizando a los países miembros del MERCOSUR.

CAPÍTULO VIII

Régimen de Excepción para Buques destinados al tráfico internacional

Art. 31. – La Prefectura Naval Argentina, a solicitud del propietario, procederá a la baja temporal del buque o artefacto naval del Registro Nacional de Buques, para darlo en locación a casco desnudo e inscripción por tiempo determinado, en países extranjeros, cuyas legislaciones lo admitan. Por un período máximo de tres (3) años, previa autorización de la Autoridad de Aplicación del presente. El propietario del buque deberá tener inscripto al menos otro buque de características similares en el Registro Nacional de Buques y deberá ofrecer garantía suficiente, en su caso, para ser aplicada a las medidas cautelares o los derechos reales sobre los buques y artefactos navales.

El reingreso a la matrícula nacional, se realizará al solo requerimiento de su propietario, sin que ello implique pago de derecho, tasa, arancel o impuesto de ninguna especie.

Art. 32. – Los buques amparados por esta baja temporal, mientras dure la misma, no podrán ser afectados a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de Bandera Nacional o tratamiento de Bandera Argentina, ni al transporte naval de cabotaje con arreglo al decreto-ley 19.492/44, ni aun por la vía de excepción que esta norma prevé.

Quedan excluidos de la prohibición de afectación a los tráficos bilaterales o multilaterales reservados para los buques de Bandera Nacional o con tratamiento de Bandera Argentina, los casos en que estos tráficos se desarrollen exclusivamente en el ámbito fluvial, siempre y cuando tripulantes argentinos ocupen empleo a bordo de dichos buques.

CAPÍTULO IX

Tripulaciones

Art. 33. – Los buques y artefactos navales que desarrollen navegación de cabotaje nacional estarán sujetos a lo establecido por el decreto-ley 19.492 del 25 de

julio de 1944, ratificado por ley 12.980 y modificado por ley 26.778, como así también por los respectivos Convenios Colectivos de Trabajo vigentes.

A todos los efectos de la navegación, comunicación y comercio de cabotaje e internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de contratación por armadores nacionales, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que se instituye en la presente ley se les otorga el tratamiento de Bandera Argentina. Asimismo, todos los contratos que se celebren con el objeto de tripular los citados buques y artefactos navales se regirán por la legislación argentina vigente y quedarán bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 34. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera, a los que se les hubiese otorgado el tratamiento de Bandera Argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino bajo pena de pérdida del beneficio establecido en la presente ley.

Si se comprobara la falta de disponibilidad de tripulantes argentinos, 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 acredite la idoneidad requerida, hasta tanto exista personal argentino disponible.

Art. 35. – Los buques y artefactos navales de bandera extranjera que en virtud del artículo 6º del decreto-ley 19.492/44, ratificado por ley 12.980, sean autorizados para actuar en el cabotaje nacional por períodos superiores a los treinta (30) días consecutivos o no consecutivos en el año aniversario, deberán ser tripulados exclusivamente por argentinos, pudiendo incluir técnicos extranjeros en condición de supernumerarios, en la forma y condiciones establecidas en la presente ley. Los citados buques, además de lo previsto en materia del personal, deberán dar cumplimiento a las regulaciones en materia impositiva establecida para los buques de Bandera Argentina.

Art. 36. – Todos los buques y artefactos navales de Bandera Nacional o con tratamiento de Bandera Argentina, deberán ser tripulados exclusivamente por personal argentino o naturalizado, de acuerdo a lo establecido en los artículos 112, 142 y 143 de la ley 20.094, quedando los contratos de ajuste que se celebren en el marco de los respectivos convenios colectivos de trabajo, bajo jurisdicción administrativa y judicial argentina.

Art. 37. – El Poder Ejecutivo nacional deberá crear un fondo especial destinado a la formación y capacitación de tripulantes y oficiales de la Marina Mercante así como la adquisición de simuladores de navegación para las escuelas nacionales de la Marina Mercante.

Art. 38. – Los Capitanes de los buques de Bandera Argentina o con tratamiento de tal, así como también los Prácticos que se encuentren embarcados en cualquier buque o artefacto naval prestando sus servicios en aguas nacionales, independientemente de la bandera

que éstos enarboleen, tendrán limitada su responsabilidad ante reclamos de terceros por daños y perjuicios a un valor máximo equivalente a cinco (5) salarios brutos mensuales correspondientes al cargo de Capitán de un buque tanque mayor a veinticinco mil toneladas de registro bruto (25.000 TRB). En todos los casos, la limitación de la responsabilidad del Capitán y del Práctico queda excluida si se comprobare culpa grave o mala conducta intencionada por parte de los mismos.

CAPÍTULO X

Disposiciones Finales

Art. 39. – Deróganse los decretos 1.010/2004 y 1.022/2006. El régimen establecido por el decreto 1.010/2004 y modificatorios, caducará de pleno derecho a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, sin perjuicio de los derechos adquiridos oportunamente.

Art. 40. – Lo que no se encuentre previsto en la presente ley, se regirá por lo estatuido en los Convenios Marítimos de los que el Estado nacional forme parte así como por lo que dispongan las leyes especiales y/o generales y los Convenios Colectivos de Trabajo de la actividad vigente en el país.

Art. 41. – Las disposiciones de la presente ley entrarán en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 42. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará el régimen previsto en la presente ley, dentro de los sesenta (60) días corridos contados a partir de la entrada en vigencia de la misma y dictará las normas complementarias que resulten necesarias a los efectos de su aplicación.

Art. 43. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

Saludo a usted muy atentamente.

FEDERICO PINEDO.

Juan P. Tunessi.

62

(Orden del Día N° 823)

Dictamen de comisión

Honorable Senado:

Vuestras comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte, de Presupuesto y Hacienda y de Industria y Comercio han considerado el expediente S-3.729/16,¹ proyecto de ley del señor senador don Alfredo Luenzo, creando el Régimen de Incentivo, Promoción y Desarrollo de la Industria Naval y de la Marina Mercante Nacional; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la aprobación del siguiente

¹ Publicado en la página web del Honorable Senado.

FUNDAMENTOS

Señora presidente:

El 30 de septiembre de 1992 un importante grupo de vecinos se congregan y deciden conformar una asociación civil y la denominan Amigos de lo Nuestro. La razón fue que trascendió que la documentación que reflejaba el pasado histórico de la ciudad de Viedma corría serio peligro por el deterioro del edificio y la posibilidad de que todo el material acumulado fuera remitido al museo provincial perdiéndose, en esa acción, todo el carácter local que contenía el acervo.

A partir de ese momento fue una labor importante de toda la comunidad para lograr la cesión, primero, y el acondicionamiento del edificio en la calle Rivadavia destinado la sede de la nueva institución.

A partir de 1998 se inicia el proyecto de Fototeca. Un archivo que hoy cuenta con más de 2.000 registros fotográficos que muestran la actividad institucional, urbana, histórica, edilicia, social, deportiva, política y geográfica de la ciudad de Viedma desde 1899 hasta la actualidad.

Durante el transcurso del año se organizan muestras temáticas de interés público y se organizan, además, muestras itinerantes.

Las actividades realizadas son extensas. Se han dictado talleres y cursos de acuarela, plástica para niños, dibujo, fotografía, idiomas, teatro, artesanías, exposiciones de artistas privados, actuaciones de música y canto, presentaciones de libros, charlas y conferencias sobre temas de interés. Y la institución ha participado del evento de La Noche de los Museos.

Uno de los proyectos a largo plazo en los que se trabaja es el de fotografiar el presente para organizar el archivo contemporáneo que sirva a las generaciones futuras como registro de su próximo pasado reciente.

Nos alegra ver lo logrado por la asociación Amigos de lo Nuestro, lo que ha avanzado y lo que piensan seguir construyendo para que no desaparezca la memoria de la querida ciudad de Viedma (históricamente, Mercedes de Viedma, originariamente, Mercedes de Patagones del núcleo fundacional del 22 de abril de 1779: Fuerte del Río Negro y/o Fuerte de Patagones).

Por todo lo expuesto solicito a mis pares que me acompañen en la aprobación de este proyecto de declaración.

María M. Odarda.

Sanción del Honorable Senado

El Senado de la Nación

DECLARA:

De interés de esta Honorable Cámara, la labor desarrollada por la asociación civil Amigos de lo Nuestro de la localidad de Viedma, provincia de Río Negro, que desde su creación en 1992 ha sido receptora, curadora y guardiana de documentos, pinturas, fotografías y relatos que atesoran la historia viva de la ciudad.

Dada en la Sala de Sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, a los dieciséis días del mes de noviembre del año dos mil dieciséis.

FEDERICO PINEDO.

Juan P. Tunessi.

V

INSERCIONES

Las inserciones remitidas a la Dirección General de Taquígrafos, para su publicación, son las siguientes:

1

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR
PEREYRA

**Creación de un régimen de contratación
público-privada celebrado entre la
administración pública nacional centralizada y
descentralizada y sujetos privados
(O.D. N° 951/16)**

Señora presidente:

Quiero describir, desde mi punto de vista, varias cuestiones relacionadas con tres temas de este proyecto de PPP: participación de pymes en estos contratos, participación de trabajo nacional y presupuesto nacional para estos proyectos.

En relación al artículo 4°, obliga a que estos contratos contengan, entre otras cuestiones, enunciado del

incentivo para nuevos puestos y fuentes de trabajo, estableciendo planes y programas de capacitación para los trabajadores, como también el fomento de la participación de pymes, además facilitar el desarrollo del mercado de capitales local.

Esto es un simple anuncio de protección con improbables métodos de garantías para que esto suceda.

También en el artículo 12, que refiere a los métodos de selección de las contratistas, dice que estos procedimientos de contratación deberán promover, de acuerdo a las características del proyecto, la participación directa o indirecta de las pymes y el fomento de la industria y del trabajo nacional. Además, para la provisión de bienes y servicios los pliegos y demás documentación contractual deberán contener previsiones que establezcan que tales bienes y servicios tengan como mínimo un 33 % de componente nacional, y aclara que el Poder Ejecutivo nacional, en casos particulares, podrá exceptuar o limitar lo mencionado en el párrafo anterior para estas contrataciones.

solicitar un informe a la Procuración del Tesoro de la Nación, lo cual me parece importante ya que en la actualidad, por ejemplo con las obras viales, las empresas redeterminan precios tal vez dos o tres veces sin haber comenzado la obra y sin invertir un peso. Dicha modalidad trae como consecuencia que con las redeterminaciones de precios se consume casi o más de la mitad del presupuesto para la obra.

—Al igual que en el inciso i), cuando habla de la posibilidad de cesión, se incorpora nuevamente la intervención de la Procuración del Tesoro, que va a dictaminar sobre los riesgos que pueda asumir el Estado nacional con la obra —esto en el proyecto original no estaba—.

—Creo importante también, como lo señala el inciso k), la constitución de un panel técnico idóneo que va a dirimir cualquier cuestión que se suscite entre las partes.

—El proyecto de Diputados en varios artículos incluye a las pyme, fomenta la industria y el trabajo nacional —artículo 12— estableciendo que los bienes y servicios tengan como mínimo un 33 % de componentes nacionales, y que las preferencias de la ley 25.551 a favor de los bienes nacionales se apliquen a esta ley de PPP.

—El artículo 13, inciso f), dice que deberán indicar las empresas la cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos que se estima que serán generados a través del proyecto, así como también el porcentaje de participación de industria nacional y de pymes que tendrán lugar durante la ejecución del proyecto.

El proyecto de ley es equitativo y eficiente respecto al riesgo: caso fortuito, fuerza mayor, hecho del príncipe, extinción anticipada del contrato, alea extraordinaria del contrato. Establece estándares objetivos de calidad y eficiencia en el cumplimiento de las obligaciones asumidas y hace hincapié en la necesidad de preservar el equilibrio económico financiero original y las posibilidades de financiamiento.

Considero que este proyecto de ley abre una cantidad de posibilidades interesantes para el desarrollo de proyectos de infraestructura que, manteniendo la tutela de los intereses públicos y privados comprometidos en estas contrataciones, resulte moderno, ágil y competitivo frente a las opciones tradicionales de contratación de la Administración Pública nacional en contextos de riesgos tales como la emergencia económica, la inflación, etcétera, y de cara a lo que sucede en la propia región y en el mundo, donde, como comenté, se incorporan y desarrollan regímenes de contratación público-privada, algunos desde hace muchos años.

Veo como una posibilidad la de desarrollar muchos más proyectos de infraestructura en un menor período de tiempo, ya que el Estado no puede afrontar el costo y tampoco es posible que solo el sector público se haga cargo de todo. Me parece que trabajando mancomunadamente ambos sectores y cumpliendo cada uno con sus obligaciones podemos llegar a tener una nueva modalidad contractual del Estado que sea eficiente, eficaz y permita el crecimiento del país en cuanto a

infraestructura, que en muchos ámbitos hace muchos años que no experimenta.

Por todo lo expuesto, señor presidente, adelanto mi voto positivo al Orden del Día N° 951/16.

4

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR LOVERA

Desarrollo de la marina mercante nacional e integración fluvial regional (O.D. N° 822/16) Creación del Régimen de Incentivos, Promoción y Desarrollo de la Industria Naval (O.D. N° 823/16)

Señora presidente:

Los proyectos en tratamiento son de capital importancia para nuestro país debido a la extensa red fluvial y marítima, no sólo en virtud de la explotación ictícola, sino, fundamentalmente, en virtud de todo lo que hace al comercio. Valga traer a colación en este sentido que fue justamente la política implementada por el Primer Plan Quinquenal del general Perón la que llevó a que en la década de 1960, sobre la base de lo realizado por el gobierno justicialista, se fundara la hoy desaparecida Empresa Líneas Marítimas Argentinas, la célebre ELMA, empresa de capital nacional legendaria en su sector, con el asesoramiento de uno de los armadores más importantes del sector a nivel mundial como lo fue don Alberto Dodero.

Hoy, que prima la comercialización de grandes volúmenes de mercaderías, el transporte marítimo, por costo, es el más económico, por lo que todos los incentivos que se le puedan dar coadyuvarán al Estado a desarrollar este sector, el terciario, en grado sumo. Si a ello le adosamos la industria naval, a través de la fabricación de buques, barcasas e insumos, el círculo cierra de manera virtuosa porque no sólo se utilizarán estas naves para la comercialización sino que su construcción y reparación pasarán por manos nacionales.

Estos incentivos, señora presidente, en un país como la Argentina, en el cual disponemos de los recursos humanos para la fabricación de buques de diversa envergadura así como de la tecnología y del conocimiento para hacerlo, dejan al descubierto la necesidad de que estas iniciativas sean puestas en inmediata marcha para no perder más tiempo, precisamente, en un sector en el que nuestro país algunas décadas atrás fue uno de los más desarrollados, de la mano del armador Dodero y del no menos célebre Onassis, que, huelga señalar, comenzó en nuestro país y fue el armador más importante del mundo a lo largo de cuatro décadas.

Señora presidente: por lo esbozado, estos proyectos de ley tienen un claro objetivo, que es generar trabajo genuino, que es lo que necesita de manera imperiosa nuestro país. Subrayamos que el perfil de las mercaderías por transportar desde la Argentina hacia el extranjero no debería ser como en gran parte del siglo

XX, en que se transportaban *commodities* sin valor agregado. Ahora tenemos que exportar, pero con el plus de productos que sean fabricados en la Argentina y en las bodegas de buques también construidos aquí.

Por lo expuesto, no tenemos más que adelantar nuestro voto favorable a estas propuestas.

5

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA
BLAS

**Emergencia social y de las organizaciones de la
economía popular (O.D. N° 907/16)**

Señora presidente:

Hablar de la economía popular significa hacer referencia a unos de los sectores más sufridos y luchadores de nuestra sociedad. Se trata de trabajadores que día a día procuran su subsistencia y la de sus hijos. Se trata de cuentapropistas que llevan adelante prácticas económicas, individuales o colectivas, autogestionadas.

En la Argentina el universo de la economía popular alcanza aproximadamente a cuatro millones de personas en varias ramas de la actividad. Universo que desde hace once meses sufren las consecuencias de las políticas económicas implementadas por el gobierno nacional, convirtiéndose en el sector más vulnerable de la sociedad.

Celebro el sentido de la oportunidad, ya que no podemos dejar pasar más tiempo, sobre todo cuando asistimos a una fuerte devaluación monetaria que afecta e impacta de manera directa en los integrantes de la economía social y en sus familiares.

Las medidas que contempla el presente proyecto de ley significan, en primer lugar, visibilizar la tarea con la creación del Registro Nacional de la Economía Social y su revalorización con la participación popular en el Consejo de la Economía Popular.

Se contempla la creación de un millón de nuevos puestos de trabajos en todo el territorio nacional en el marco del Programa Solidario de Ingreso Social con Trabajo, con lo cual estaríamos cubriendo parcialmente la pérdida de trabajo e ingresos.

Los índices de pobreza recientemente publicados por el presidente de la Nación nos ponen en alerta sobre la situación que está presionando a determinados sectores de nuestra sociedad y que son los que menores condiciones de accesibilidad poseen.

Factores como la inflación, el desempleo y la pobreza nos obligan a abrir el debate justo y necesario acerca de la afectación de los grupos vulnerables y colaborar desde la creación de herramientas necesarias para paliar esta difícil situación que enfrentamos.

La presión económica que sufren los sectores vulnerables de la sociedad siempre es mayor y se vive desde la insatisfacción de las necesidades básicas, desde la exclusión social, desde la falta de proyección de expectativas

de crecimiento. Es sabido que el trabajo dignifica y, teniendo en cuenta que se ha producido durante este 2016 una pérdida considerable del empleo, nos encontramos ante una situación de riesgo social fundamentalmente para estos sectores sociales mayormente afectados.

La oportunidad de actuar en materia de emergencia social es ahora, nos urge nuestra pronunciación a través de la creación de medidas que, de algún modo, cooperen en la generación de empleo a fin de favorecer y garantizar los derechos básicos y fundamentales que nuestra Constitución reconoce.

Estoy convencida de que legislar en este sentido es respetar los derechos fundamentales de las personas, los derechos humanos que nos asisten en nuestra calidad y carácter de ciudadanos y ciudadanas. No podemos hacer caso omiso y mostrarnos indiferentes ante una situación social que urge una solución y una respuesta.

Por todo ello, y con mi absoluto apoyo a la generación de herramientas que cooperen a contrarrestar las medidas económicas y de gobierno que han producido una situación de presión sobre los sectores más débiles, es que mi voto es positivo.

6

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR
LOVERA

**Emergencia social y de las organizaciones de la
economía popular (O.D. N° 907/16)**

Señora presidente:

Hoy vemos, lamentablemente, que la situación socioeconómica del país se ha agravado de manera exponencial en los últimos meses.

Además de lo que pasa con los trabajadores, vemos que las pymes, principales generadoras de trabajo, están tratando de sobrellevar la difícil coyuntura actual que pone en jaque la capacidad misma de seguir produciendo y, ni que hablar, de generar más y mejor trabajo.

A modo de ejemplo, señor presidente, en La Pampa vemos de manera azorada cómo una de las industrias más importantes vinculada al ramo textil ha suspendido a todo su personal a partir de la segunda quincena de diciembre próximo y esta semana supimos que una de las plantas frigoríficas más importantes de la provincia no sólo suspendió personal sino que está analizando directamente bajar las persianas.

Pienso en esas familias que terminarán este año virtualmente sin trabajo y que recibirán el 2017 con igual grado de incertidumbre y desazón.

Porque la ecuación económica actual no da muchos atisbos de un futuro promisorio mientras se sigan abriendo indiscriminadamente las importaciones, sumado a lo surrealista que fue el tema de tarifas –que parecía un juego de dados o de tabas en el que, según cómo caían, era el aumento de 200, 300, 400 o 500 %–,

como el Día Nacional de la Animación Argentina, y quiero hacerlo porque me parece imprescindible que quede constancia que la fecha evoca los méritos de una persona destacadísima, a la que el tiempo y nuestra memoria no ha hecho justicia.

Me refiero a Quirino Cristiani, quien el 9 de noviembre de 1917 estrenaba *El apóstol*, una película de animación muda, en blanco y negro, escrita, producida y dirigida por él y que es considerado el primer largometraje de animación hecho en el mundo. Lo notable es que, además, su temática también es original ya que se trata de una sátira política dirigida al entonces presidente de la Nación Hipólito Yrigoyen.

Además de otras películas animadas como, por ejemplo, *Humberto el Garufa*, acerca de la visita a Buenos Aires del príncipe italiano, en 1924, y *El mono relojero*, sobre un cuento de Vigil, en el año 1931 estrenó *Peludópolis*, el primer largometraje de animación sonora, que trataba acerca de la corrupta ciudad del Peludo. Más allá de la opinión que se tenga sobre su juicio político, es indudable el mérito artístico del autor.

Y la recordación de este pionero es también un reconocimiento a la fecunda actividad del cine de animación, que cuenta con varios festivales en el país y reconocimiento internacional, como el Festival Internacional de Animación de Córdoba, conocido por sus siglas como ANIMA, o el festival internacional de cortos de animación Cartón, entre otros, ambos con un gran número de ediciones realizadas al día de la fecha.

Por estas razones no quise dejar de fundar esta iniciativa que contó con el respaldo de la media sanción de diputados, realizando de este modo la labor de quien fue el primer animador cinematográfico de la historia del cine mundial y nos convirtió con su obra en pioneros de este género tan importante dentro de la labor cinematográfica.

13

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR
PEROTTI

**Desarrollo de la marina mercante nacional
e integración fluvial regional (O.D. N° 822/16)
Creación del Régimen de Incentivos, Promoción y
Desarrollo de la Industria Naval (O.D. N° 823/16)**

Señora presidente:

La importancia política, económica, comercial y laboral de impulsar el crecimiento de la marina mercante y la industria naval en nuestro país ha sido comprendida y consensuada por todos los actores intervinientes, y es en ese entendimiento que estamos tratando estos proyectos.

Uno, con una fuerte impronta para el desarrollo de la marina mercante y la integración regional en las áreas de influencia de los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, y el otro, en estrecha vinculación con el primero, esta-

bleciendo un régimen de promoción para la industria naval argentina, convencidos todos de que permitirá la reactivación de esta industria, contribuyendo al desarrollo económico de nuestro país, mediante también la promoción de la acumulación de conocimiento técnico y tecnológico, imprescindible en esta actividad estratégica.

Señora presidente: la posición de la Argentina –particularmente en la hidrovía Paraguay-Paraná– es estratégica también y determina que tengamos un enorme potencial de desarrollo y crecimiento. En efecto, es una de las vías de transporte y comercio más significativas para el logro de la integración física y económica del Mercosur, pero también es una conexión con otros mercados internacionales.

Constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3.442 km. Comprende, además, una población superior a los 40 millones de habitantes.

Estas conexiones naturales, sumadas al potencial productivo y exportador de la región, son insumos importantes para contar con una flota mercante nacional que colabore con la mejora de la competitividad del país.

A principios del siglo XX, con la inserción de la Argentina en el mundo como país agroexportador, fue imprescindible la ampliación de la flota de embarcaciones. Por eso, en aquel entonces se tomaron una serie de iniciativas para incentivar la industria naval, como la Ley Nacional de Cabotaje de 1910, que establecía el monopolio de la bandera argentina en este tipo de comercio y evitaba el pago de grandes montos en fletes a buques extranjeros.

En su momento el general Perón entendió que la marina mercante era fundamental para el desarrollo de un país. Al respecto, durante su primera presidencia adoptó medidas concretas para fomentarla y, como consecuencia, el tonelaje de la marina mercante argentina creció tanto en cantidad como en calidad y se incorporaron nuevas embarcaciones de ultramar, muchas de ellas con bodegas frigoríficas. Se aseguraba una parte de las cargas del comercio exterior y su demanda incentivaba la producción de los astilleros, todo esto acompañado con créditos de largo plazo.

Luego de ese impulso inicial, las medidas relacionadas a la marina mercante fueron progresivamente dejadas de lado hasta quedar casi completamente abandonadas hacia finales del siglo pasado. En 2004, Néstor Kirchner cambió esta tendencia descendente de la actividad, a través del decreto 1.010, lo que significó una gran oportunidad para la industria naviera, ya que se establecía a los propietarios y armadores un plazo de dos años para que sus buques o artefactos navales se reincorporaran a la matrícula nacional y disponía que los contratos que se celebraran para tripular esas naves debían regirse por legislación argentina. Además de dicho decreto, se dictó la ley 25.248, que estableció un sistema de contratos de *leasing* para la compra y

posterior entrega de buques o artefactos navales, con el fin de promover la industria naval de origen nacional.

Señora presidente: a pesar de los esfuerzos que se realizaron, el sector de la industria naval atraviesa una situación compleja. A modo de ejemplo, en Santa Fe, la provincia que represento, la Cámara Santafesina de la Industria Naval (CASIN) informa que en el sector se han perdido numerosos puestos de trabajo. El Astillero Ultrapetrol, ubicado en la localidad de Alvear y dedicado a la fabricación de barcas, hasta hace un año contaba con 500 obreros y en la actualidad se encuentran trabajando 70. Asimismo, empresas dedicadas a la reparación de naves hoy han visto reducida su capacidad de producción en un 60 %.

Por otro lado, en lo relativo a los fletes, debemos destacar, como dato relevante, que hoy por el puerto de Rosario salen cerca de 90 millones de toneladas de carga, que es transportada en un 100 % por buques extranjeros, lo que implica que nuestro país pierde el valor agregado del servicio de fletes, que se estiman entre 5.000 y 6.000 millones de dólares por año. Esto demuestra que la bandera argentina no es rentable para los buques de flete.

Indudablemente esto se produce por algunas asimetrías con el sector de otros países de la región. De un estudio realizado por CASIN surge que la presión impositiva en la Argentina es del 76,8 %, mientras que en Paraguay es del 36,5 %.

Por todo esto, señora presidente, y en el firme convencimiento de que ambos proyectos son una herramienta necesaria y constituyen un marco para el desarrollo integral de la región, de la industria nacional dentro de un sistema competitivo, considero que debemos avanzar en la aprobación de este proyecto, en su aprobación, no sólo porque estamos apoyando y fomentando nuestra industria nacional, sino que además estamos reivindicando nuestra posición de importancia geopolítica en la región con la posibilidad de volver a tener una flota nacional de calidad y competitiva.

14

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR PAIS

Creación de un régimen de contratación público-privada celebrado entre la administración pública nacional centralizada y descentralizada y sujetos privados (O.D. N° 951/16)

Señora presidente:

El objeto del presente es explicitar las razones que justifican la abstención del suscrito en la votación del Orden del Día N° 951/16 –P.E.-61/16– llevada a cabo en la sesión del Día de la fecha, proyecto por el cual se propicia regular al contrato de participación público-privada (PPP).

En primer lugar, cabe mencionar que en el proyecto aprobado por este Honorable Senado se define al

mencionado contrato como aquel celebrado entre la administración pública nacional centralizada y descentralizada (en carácter de contratante) y sujetos privados (en carácter de contratistas), con el objeto de desarrollar proyectos en los campos de infraestructura, actividades y servicios de inversión productiva, investigación aplicada o innovación tecnológica y servicios conexos a ellos (artículo 1°).

Este primer artículo del proyecto fue modificado en la Honorable Cámara de Diputados, donde se eliminó en la descripción del objeto contractual a los “servicios conexos” a los proyectos en los campos de infraestructura, actividades y servicios de inversión productiva, investigación aplicada o innovación tecnológica. De este modo, de acuerdo con la redacción aprobada, los proyectos de inversión en las áreas indicadas pueden ser objeto de PPP, pero los servicios conexos a dichos proyectos no.

Pues bien, si se tiene en cuenta que en el mismo artículo se dispone, sin modificación alguna, que “los proyectos que bajo esta ley se desarrollen podrán tener por objeto una o más actividades de diseño, construcción, ampliación, mejora, mantenimiento, suministro de equipamientos y bienes, explotación u operación y financiamiento”, cabe suponer que la determinación en cada caso de cuáles son los servicios conexos que no pueden ser objeto de PPP será significativamente compleja.

Además, la exclusión de los servicios conexos de PPP tiene como consecuencia que, si dichos servicios son contratados por el mismo Estado que celebró la PPP, deberán ser contratados por el sistema de contrataciones de la administración nacional (decreto 1.023/2001 y su decreto reglamentario 1.030/2016), circunstancia que puede generar complicaciones, al combinar un régimen que se pretende flexible (la PPP) y otro que es rígido y que justamente se quiere evitar con el sistema de PPP.

Por otro lado, se agregó en el artículo 4° el inciso k), que establece lo siguiente:

“k) Promover el desarrollo de aquellos proyectos que coadyuven a la preservación del medio ambiente y a la sustentabilidad económico, social y ambiental del área donde éstos se ejecutarán, todo ello de conformidad con la legislación y los acuerdos internacionales vigentes en la materia”.

Esta disposición, más allá de su loable propósito, está erróneamente ubicada en el artículo 4°, porque allí se establecen los lineamientos que deben respetar los contratos que se celebren bajo esta figura, mientras que la norma introducida se refiere al diseño de políticas de priorización de proyectos.

Considero más adecuada la inclusión de esta disposición como último párrafo del artículo 1° o como único párrafo de un nuevo artículo 2°.

Asimismo, en el citado artículo 4° se incluyó un agregado en el inciso l) –la frase en negrita de la transcripción incluida a continuación– que en mi opinión es