

VERSION PRELIMINAR  
SUSCEPTIBLE DE CORRECCION  
UNA VEZ CONFRONTADO  
CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL

DIRECCION GENERAL DE COMUNICACIONES

(S-0823/2020)

## PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

### CRÉASE UN REEMBOLSO ADICIONAL A LA EXPORTACION DE MERCADERIAS QUE SE REALICEN POR LOS PUERTOS Y ADUANAS UBICADOS AL SUR DEL RIO COLORADO

ARTÍCULO 1º: La exportación de las mercaderías cuyo embarque y respectivo “cumplido” de la declaración aduanera de exportación para consumo se realice por los puertos y aduanas ubicados al sur del Río Colorado, gozará de una compensación adicional a la exportación, siempre que se carguen a buque mercante o aeronave con destino al exterior, o a buque mercante o aeronave de cabotaje para transbordar en cualquier puerto o aeropuerto nacional con destino al exterior. Las compensaciones adicionales de las cuales gozará la exportación de las mercaderías, que se ajusten a lo establecido en la presente ley, serán los siguientes:

- Para aquellos puertos ubicados al sur del paralelo 40º: un ocho por ciento (8%).
- Para aquellos puertos ubicados al sur del paralelo 44º: un diez por ciento (10%).
- Para aquellos puertos ubicados al sur del paralelo 48º: un doce por ciento (12%).
- Para aquellos puertos ubicados al sur del paralelo 52º: un trece por ciento (13%).

ARTÍCULO 2º: La compensación adicional dispuesta en el Art. 1º de la presente se mantendrá hasta tanto se verifique la desaparición de las desventajas estructurales que padece la región patagónica, que dan fundamento a la presente. Dicho extremo se acreditará con informes sustanciados que en forma anual el Poder Ejecutivo Nacional brindará al Honorable Senado de la Nación. La autoridad de aplicación determinará la forma, contenido y periodicidad de dichos informes.

ARTÍCULO 3º: La compensación adicional dispuesta en el Art. 1º de la presente será aplicada únicamente a la exportación de mercaderías originarias de la región ubicada al sur del paralelo 40º, que se exporten en estado natural o manufacturadas en establecimientos industriales radicados en la misma. Así también, la compensación adicional se aplicará a la exportación de productos elaborados en establecimientos industriales radicados en la región mencionada en el párrafo anterior, pero con productos no originarios de ésta, siempre que dicho proceso genere un cambio de posición arancelaria en la Nomenclatura

Arancelaria y Derechos de Exportación. A los efectos de la presente, se considera que un producto ha sido “elaborado” cuando el mismo obtuvo un proceso industrial y no de una simple etapa de armado.

ARTÍCULO 4°: Quedan expresamente excluidos de los beneficios de la presente ley, todas aquellas mercaderías comprendidas en el capítulo XXVII (Sección V) del Nomenclador del MERCOSUR, y aquellas que impliquen una actividad meramente extractiva, consistiendo ésta en una simple recolección o captura de productos del reino animal, vegetal, y/o mineral, espontáneamente generados y en cuyo ciclo biológico no hubo intervención humana.

ARTÍCULO 5°: A los fines de la presente ley, se consideran “originarios” a los productos del mar, sea éste territorial o no, de la región ubicada al sur del Río Colorado en toda su extensión, hasta el límite que la Nación reivindique como Zona Económica Exclusiva, además de los productos originarios de la región. El reembolso adicional será aplicado, en lo que respecta a los productos del mar, exclusivamente a las capturas efectuadas por buques de bandera argentina y por aquellos de bandera extranjera locados por empresas argentinas a casco desnudo, de conformidad con el artículo 36 de la Ley N° 24.922.

ARTÍCULO 6°: El tratamiento arancelario que corresponda a las mercaderías, conforme a las normas vigentes de carácter general, se aplicará y liquidará independientemente del reembolso adicional establecido en la presente ley.

ARTÍCULO 7°: El reembolso a las exportaciones se otorgará en función del puerto provincial más cercano al lugar de producción, dentro de la provincia que expida el certificado de origen (C.O). El certificado de origen (C.O) que identifique la procedencia del producto a exportar, deberá contener:

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

ARTÍCULO 8°: La Dirección General de Aduanas aceptará los certificados que emitan los Gobiernos Provinciales con jurisdicción en la región mencionada en el Art. 1°, en los que se consigne que las mercaderías en cuestión cumplen con los requisitos de origen establecidos en la presente ley.

ARTÍCULO 9º: Se derogan la Ley Nº 23.018 y sus modificatorias 24.490 y 25.454.

ARTÍCULO 10º: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Nancy S. González.- Ana M. Ianni.- Silvia Sapag.- Alfredo H. Luenzo.- Sergio N. Leavy.- Juan M. País.- Matías D. Rodríguez.- Norma H. Durango.- Oscar I. Parrilli.-

## FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

En los primeros días de marzo del 2020 recibimos la terrible y angustiante noticia de que el COVID-19 había llegado a nuestro país. Exactamente el 3 de marzo comenzó esta batalla contra ese enemigo invisible que puso en jaque no solo a nuestro país sino al mundo entero.

Entre el 3 y el 20 de marzo el número de contagiados se incrementó y tuvimos la primera víctima fatal el 7 de marzo. El 8 de marzo mediante la resolución 178/2020 del Ministerio de Trabajo se resolvió otorgar licencias de carácter excepcional a los trabajadores y trabajadoras, tanto del ámbito público como privado para reducir el movimiento y por ende la propagación.

El 20 de marzo se decide iniciar el aislamiento social preventivo y obligatorio, medida tomada oportunamente que demostró que nuestra dirigencia política está a la altura de las circunstancias y procura proteger la salud pública. Había que tomar una decisión, establecer prioridades, y sin salud no se puede recuperar un país, sin salud no nos podemos levantar.

Es cierto que el aislamiento social trae consecuencias indeseadas. Resulta inevitable frenar algunas actividades en las que es imposible tener distancia social o que signifiquen grandes desplazamientos en transporte público. Es que el virus viaja con nosotros y se propaga a medida que circulamos. De modo que se definieron ciertas actividades como esenciales que no pueden frenar.

Los esfuerzos para hacer frente a la situación han sido muchos. Puedo enumerar algunos a manera de ejemplo de cómo el Estado está presente. Uno de esos ejemplos está en el decreto 332/20 que ayudara a mantener a flote al principal engranaje de nuestra economía como lo son las pymes se otorgan beneficios de descuento en las cargas patronales de hasta 95%; y el REPRO que se utiliza para pagar sueldos de los empleados de esas pymes. Otro ejemplo es la

protección a los trabajadores y trabajadoras para que no sufran despidos ni suspensiones o reducciones de sueldos mientras dure la cuarentena. También, para poder llegar a trabajadores y trabajadoras informales, trabajadores y trabajadoras de casas particulares, monotributistas sociales, monotributistas de las categorías A y B se creó el Ingreso Familiar de Emergencia (IFE), al cual se inscribieron un gran número de personas.

No caben dudas de que estamos frente a una de las crisis más fuertes del mundo, no discrimina países, nos afecta a todos y marcará posiblemente un antes y un después en nuestra sociedad. En este marco tener recursos del Estado es fundamental para poder salir adelante y estar presente en donde haga falta.

En el 2016 presente un proyecto de ley que en esta oportunidad vuelvo a representar con el objeto de poder legislar una herramienta fundamental para la zona patagónica. No es una iniciativa nueva, y hoy tenemos la urgencia de poder contar con tan importante recurso al utilizar nuestros puertos patagónicos que perdimos en el 2016.

El inciso 19 del artículo 75 de la Constitución Nacional establece, entre otras cosas, que corresponde al Congreso “Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones. Para estas iniciativas, el Senado será Cámara de origen”.

En este orden de ideas, en el año 1983 se sancionó la Ley 23.018 que estableció un régimen de Reembolso adicional a las exportaciones de las mercaderías canalizadas por los puertos y aduanas de puertos ubicados al sur del Río Colorado, desde el puerto de San Antonio Oeste (Provincia de Río Negro) hasta el puerto de Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego) siempre que se carguen a buque mercante con destino al exterior o a buque mercante de cabotaje para transbordar en cualquier puerto nacional con destino al exterior.

La norma procuró fortalecer el desarrollo de la región Patagónica por medio de un incentivo fiscal para generar un aumento de ingresos de los diferentes actores que integran la cadena de valor. La medida fomentó la competitividad de las empresas, el incremento de los volúmenes de exportación, la creación de nuevos puestos de trabajo y el mantenimiento económico de zonas en las que históricamente era necesario el aumento de la densidad poblacional. Asimismo, corrigió profundas inequidades existentes entre los distintos puertos del país y generó igualdad de condiciones entre los distintos sectores -en línea con las visiones que buscan compensar y promocionar las economías regionales-. La iniciativa se constituyó en el motor para el desarrollo de la actividad pesquera en el sur del país con la radicación de plantas en

tierra en ciudades como Punta Quilla, Ushuaia, Puerto deseado, Comodoro Rivadavia, Rawson, Puerto Madryn y San Antonio.

El sistema de incentivo fiscal buscó compensar las asimetrías existentes por razones de distancia -con respecto a los principales centros urbanos y el resto de las regiones del país- mediante el incremento de ingresos de diferentes actores que integran la cadena de valor de las mercancías exportables.

En 1996, mediante la ley 24.490, la norma 23.018 fue prorrogada estableciéndose la disminución a razón de un punto anual a partir de 1999. Esta norma fue vetada e insistida por el Poder Legislativo corroborando la importancia de la legislación a la hora de equilibrar inequidades evidentes.

En 2001 la Ley 25.454 establecería la salvedad de que el reembolso adicional sería aplicado, en lo que respecta a los productos del mar, exclusivamente a las capturas efectuadas por buques de bandera argentina y por aquellos de bandera extranjera locados por empresas argentinas a casco desnudo, de conformidad con el artículo 36 de la Ley 24.922.

El Decreto 2229/15 restableció la vigencia del reembolso adicional a las exportaciones que propuso el artículo 1° de la Ley 23.018 manteniendo los niveles de beneficio aplicables desde el 1° de enero de 1984 para todos los puertos y aduanas ubicados al sur del Río Colorado por el término de CINCO (5) años a partir de la entrada en vigencia del mismo.

Sin embargo, desde distintos sectores productivos relacionados con las exportaciones de productos patagónicos, nos advierten que, tal como se planteaba en la vieja Ley 23.018, la desigualdad de condiciones de los puertos patagónicos con respecto a los puertos del norte no ha cesado. Por el contrario, el escaso desarrollo de infraestructura, las enormes distancias, el costo del flete y del recurso humano sigue teniendo en Patagonia un costo muy superior al del centro del país.

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

realizar las correspondientes comparaciones en el área de combustibles observándose un incremento del valor de un 6% a un 12% respecto de la Provincia de Buenos Aires.

Los ejemplos de los costos comparativos demuestran diferencias significativas entre operar desde puertos patagónicos o desde puertos de la Provincia de Buenos Aires, lo que impide competir en igualdad de condiciones, tanto en el mercado interno como externo, condenando a los productores patagónicos a “pérdidas en la rentabilidad”. La migración, desde Puerto Deseado, de barcos poteros durante la temporada 2015 para descargar las capturas del stock más austral, es un claro ejemplo de las consecuencias que genera la falta de reembolsos.

La Patagonia se caracteriza por contar con un menor desarrollo en relación con la zona central del país en materia industrial. Asimismo, las redes de transporte ferroviario históricamente beneficiaron la exportación de materias primas por el puerto de Buenos Aires vulnerando las posibilidades de amplias regiones al sur del Río Colorado, de competir en igualdad de condiciones. Esta desventaja en los costos de transporte es sólo la punta de iceberg de una relación que perjudica al federalismo, concentrando las mejores oportunidades en la Capital de la Nación. A pesar de ello, la Patagonia tiene potencial para la producción y desarrollo de productos primarios como la pesca, los hidrocarburos, la fruticultura, la minería y el sector agropecuario (principalmente ovino).

De norte a sur se puede mencionar que la provincia de Neuquén cuenta con las zonas petroleras y gasíferas más importantes de Argentina. La provincia tiene cuatro oleoductos principales, cuyos destinos son Río Negro, Buenos Aires, Mendoza y República de Chile; y tres gasoductos con ramales a Chile y a las provincias de Santa Fe, San Luis, Mendoza y Buenos Aires.

Río Negro, por otro lado, posee una evidente especialización en la producción de bienes agroindustriales de exportación constituyéndose la actividad frutícola (principalmente la producción de pera y manzana) como el eje central y en segundo lugar la horticultura. La pesca se concentra principalmente en el Puerto de San Antonio Este.

La provincia del Chubut, por su parte, configuró su estructura industrial alrededor de la exportación de recursos naturales centralmente mineros, pesqueros, del cemento, y de la ganadería ovina y sus derivados. Puertos como el de Puerto Madryn son esenciales para poder ofrecer las mercancías al resto del mundo.

Santa Cruz, al igual que Neuquén, explota importantes yacimientos de petróleo y gas, mientras que la lana y la pesca ocupan un lugar secundario. Puerto Deseado concentra la mayor producción de la actividad pesquera de la provincia.

Finalmente, la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur cuenta con una industria que se vincula más que nada con la producción de electrodomésticos destinados al mercado interno. La ganadería ovina también se desarrolla en la provincia más austral del país.

Estas actividades y la posibilidad de contar con el beneficio del reembolso a la hora de exportar por puertos patagónicos, son importantes razones por las cuales se fomenta el arraigo e incremento poblacional. Por lo tanto, es necesario asegurar que la medida que fortalece el desarrollo regional con inclusión y favorece la equidad de posibilidades se mantenga a lo largo del tiempo superando el obstáculo de la renovación cada determinado plazo.

Por todo lo anteriormente expuesto y con el único fin de generar desarrollo en nuestro país, y particularmente en la región patagónica, solicito a mis pares el acompañamiento del presente Proyecto de Ley.

Nancy S. González.- Ana M. Ianni.- Silvia Sapag.- Alfredo H. Luenzo.- Sergio N. Leavy.- Juan M. País.- Matías D. Rodríguez.- Norma H. Durango.- Oscar I. Parrilli.-

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES