Mar del Plata, 4 de noviembre de 2026

La Cámara de la Industria Naval pide revisar el proyecto de ley de cabotaje

La entidad advierte que la iniciativa S-1844/26 podría generar competencia desleal, afectar a la flota nacional y desalentar la construcción naval argentina.

La Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata manifestó su preocupación por el proyecto de ley S-1844/26, denominado "Régimen de cabotaje, marina mercante y admisión temporaria", ingresado en el Senado el 20 de octubre de 2026 y actualmente tratado por las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte y de Presupuesto y Hacienda.

> "Se busca un fin loable, reducir el costo del transporte fluvial y marítimo, pero se lo hace desde una visión incompleta y con serias deficiencias conceptuales. Es un claro caso en el que el remedio puede ser peor que la enfermedad, ya que termina generando competencia desleal y afectando a otras industrias, como la construcción naval", señaló Domingo J. Contessi, presidente de la Cámara.

La entidad comparte el diagnóstico de que la marina mercante argentina quedó reducida a su mínima expresión y de que buena parte de la flota migró a Paraguay debido a los costos laborales, fiscales y judiciales de operar con bandera nacional. Sin embargo, considera que el proyecto no resuelve esos costos: propone un atajo que podría llevar a la desaparición de la flota nacional que aún queda o forzarla a operar en condiciones de clara desventaja. Además, señala que la iniciativa omite por completo a la industria naval argentina.

Aunque los astilleros y talleres navales asociados a la Cámara trabajan principalmente para la flota pesquera —excluida del régimen propuesto—, también cuentan con capacidad para construir y reparar distintas clases de buques. La entidad advierte que, de prosperar la norma, podrían quedar prácticamente sin posibilidades de acceder a la construcción de embarcaciones para la marina mercante.

Impacto directo sobre la industria naval

- **Competencia desleal.** Los buques extranjeros podrían ingresar en admisión temporaria sin pagar derechos de importación ni IVA y sin límite de antigüedad. Esto les daría una ventaja frente a los buques construidos en el país y también frente a los importados, que sí tributan.
- **Flota envejecida.** Al no establecer una antigüedad máxima, el proyecto favorecería el ingreso de buques usados y desalentaría la renovación de la flota.
- **Reparaciones.** La iniciativa no establece la obligación de realizar las reparaciones ni el mantenimiento de los buques en astilleros argentinos.
- **Segmentos expuestos.** Quedarían abiertos a este esquema las barcazas y los empujadores, las dragas, las embarcaciones de apoyo offshore, los buques de carga general, portacontenedores y de pasajeros: segmentos en los que trabajan los astilleros nacionales.

- **Incentivos sin integración nacional.** La amortización acelerada no exige construcción local y podría financiar la compra de buques usados importados. Además, el proyecto no menciona la Ley 27.418 de Promoción de la Industria Naval.

Otras deficiencias señaladas

- **Un país dentro de otro.** Los buques extranjeros podrían operar sin límite de plazo, con tripulación y bajo la legislación laboral de su bandera, con solo informar a la autoridad. El proyecto también derogaría la única norma vigente que les exige tripulación argentina (artículo 30 de la Ley 27.419), lo que haría convivir reglas diferentes dentro de un mismo tráfico.
- **Celeridad selectiva.** El cese de bandera debería resolverse en 15 días hábiles y sin acreditar la inexistencia de deudas laborales, mientras que vender o hipotecar un buque dentro del país puede demorar más de un año por la exigencia del mismo certificado previsional.
- **Malvinas: protección incompleta.** Se excluye a quienes prestan servicios vinculados con la explotación ilegítima de hidrocarburos en la plataforma, pero no a las empresas que pescan en Malvinas con licencias ilegítimas.
- **Falta de reciprocidad.** Argentina abriría su cabotaje a países que mantienen reservado el propio, como Brasil, sin exigir reciprocidad.
- **La Jones Act como referencia.** La Cámara sostiene que el proyecto va en sentido contrario al modelo de la Jones Act, vigente en Estados Unidos desde 1920, que exige que los buques estén construidos, matriculados, sean propiedad de nacionales y estén tripulados por nacionales.
- **Reiteración de una iniciativa rechazada.** El texto retoma el núcleo del DNU 340/2025, que ambas cámaras del Congreso rechazaron en agosto de 2025.

La Cámara reconoce como positivas las simplificaciones previstas para el transporte de contenedores, el libramiento en origen y el conocimiento de embarque digital.

No obstante, solicita que no se avance con el proyecto en su redacción actual y que se abra una instancia de diálogo con la industria naval, los armadores y los trabajadores para construir un régimen que:

1. Reduzca el costo de operar bajo bandera argentina, en lugar de eximir de esos costos a los buques extranjeros.
2. Admita buques extranjeros únicamente como excepción temporal y cuando se encargue la construcción de un buque similar en el país.
3. Exija que las reparaciones y el mantenimiento se realicen en astilleros argentinos y establezca una antigüedad máxima tanto para la importación definitiva como para la admisión temporaria.
4. Vincule todos los incentivos fiscales con la construcción naval nacional.

“La industria naval argentina está dispuesta a ser parte de la solución. No puede aceptar ser su variable de ajuste”, concluye la Cámara.

Domingo J. Contessi
Presidente
Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata