



Cabotaje nacional

Qué se propone, qué dicen los datos y qué alternativas existen

EN UNA LÍNEA: el problema que la apertura dice resolver ya está resuelto en la ley vigente. En dos años se otorgaron 161 excepciones sobre 162 solicitudes. La reforma propuesta no corrige el mecanismo de excepción: lo sustituye por una apertura general cuyos efectos exceden ampliamente el problema invocado.

1. EL RÉGIMEN VIGENTE YA ES FLEXIBLE

El artículo 6° de la Ley de Cabotaje habilita a buques extranjeros cuando no existe bodega de bandera argentina en condiciones de prestar el servicio requerido. Su funcionamiento admite verificación empírica.

161/162

EXCEPCIONES

Solicitudes de permiso a buques extranjeros otorgadas en los últimos dos años. La tasa de otorgamiento indica que el régimen no opera como barrera, sino como verificación previa de disponibilidad nacional.

Si el problema es la insuficiencia de bodega nacional en ciertos tráficos, la solución ya existe y se aplica. Si el trámite resulta lento, corresponde agilizarlo — no derogar el régimen.

2. LA APERTURA NO REDUCE EL FLETE

El argumento central en favor de la medida es que la incorporación de armadores extranjeros abarataría el transporte. La hipótesis no se sostiene.

- **Estructura de costos:** el transporte por agua es capital intensivo. El costo de tripulación no es el componente de mayor incidencia. Lo que encarece la logística argentina es impositivo, aduanero y de eficiencia portuaria.
- **Formación del precio:** el flete es un precio de mercado, no de costo: lo determinan la oferta y la demanda del tráfico. Una reducción del costo del prestador no baja el precio, sube su margen.



CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

- **Destino de ese margen:** en un escenario de apertura corresponde a operadores extranjeros y se paga en divisas. La medida no reduce el costo del sistema: modifica quién percibe la renta y en qué jurisdicción.

x5 a x7

2019–2021

Multiplicación del flete internacional en dieciocho meses, sin variación equivalente en la estructura de costos de los armadores. El Índice Mundial de Contenedores (Drewry) pasó de unos USD 1.420 a más de USD 9.800. Exportadores argentinos registraron incrementos de hasta 450 %.

3. LA DECISIÓN NO ES REVERSIBLE

Una modificación regulatoria se revierte por vía normativa. La capacidad marítima perdida durante su vigencia, no. Tres restricciones lo impiden:

- **Financiamiento.** Un buque se amortiza en dos décadas y se construye en años. Requiere crédito de largo plazo que el mercado financiero argentino no ofrece de forma sostenida.
- **Capacidad industrial.** Astilleros, reparación, provisión y agenciamiento se sostienen sobre demanda continua. Interrumpida, la capacidad instalada se desarma y reconstituirla exige recomponer equipos, proveedores y escalas.
- **Personal embarcado.** Las habilitaciones exigen embarco efectivo para mantenerse vigentes: se desactualizan en meses. Formar un capitán lleva décadas.

4. IMPACTO TERRITORIAL EN SU JURISDICCIÓN

El empleo embarcado bajo bandera argentina se concentra en las provincias del litoral fluvial y marítimo: trabajo calificado en localidades donde la actividad naval representa una fracción relevante del empleo profesional y no existe sector alternativo de absorción equivalente.

El marino argentino desplazado NO acompaña al buque que lo reemplaza. El Código de Navegación del Paraguay reserva el mando de sus embarcaciones a capitanes y patrones de esa nacionalidad y fija cupos mínimos de tripulación nacional; regímenes análogos operan en otras banderas de la región. El puesto no se transfiere: se elimina.

Los siguientes indicadores deberían estar sobre la mesa antes de decidir. Hoy no lo están.



CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

INDICADOR	QUÉ MIDE	PROVINCIA [X]
Personal embarcado	Capitanes, oficiales y tripulantes con domicilio en la provincia	[completar]
Matrículas activas	Habilitaciones que requieren embarco para mantenerse vigentes	[completar]
Demanda a astilleros	Trabajo de construcción y reparación local asociado a la flota de bandera	[completar]
Recaudación provincial y municipal	Tributos vinculados a la actividad naval y portuaria en la jurisdicción	[completar]
Puertos alcanzados	Terminales cuya operación depende de tráfico de cabotaje	[completar]

5. LA EVIDENCIA COMPARADA

105/131

PAÍSES

Estados con litoral marítimo que mantienen algún régimen de restricción o reserva de su cabotaje nacional. Cuatro de cada cinco, incluyendo economías desarrolladas y emergentes de tradiciones marítimas heterogéneas.

- **Estados Unidos.** La Merchant Marine Act de 1920 reserva el cabotaje a buques construidos, matriculados y tripulados en el país, sin excepción general. Su fundamento no es tarifario sino de defensa, y se sostiene desde hace un siglo con administraciones de todos los signos.
- **Brasil.** Tras confirmar las reservas del pre-sal, articuló su respuesta bajo el concepto de Amazônia Azul y rediseñó su capacidad naval en consecuencia.
- **Post-pandemia.** Estados Unidos y la Unión Europea incorporaron la seguridad de abastecimiento como objetivo explícito de política pública. La orientación internacional avanza hacia reducir dependencias en actividades críticas.

6. EL ANTECEDENTE ARGENTINO DE 2020

La navegación de cabotaje fue declarada actividad esencial durante la emergencia sanitaria: sostuvo el suministro de combustibles a la población, a los hospitales y a la industria en el momento de mayor restricción a la circulación. Se dictaron protocolos específicos y planes de contingencia. La actividad no se interrumpió: se reguló para que continuara.

En el mismo período el tonelaje internacional se reorientó hacia los tráficos mejor remunerados y los orígenes de menor rentabilidad quedaron sin bodega. No es una falla del mercado: es su funcionamiento normal. Una flota de bandera



CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

afectada a servicios internos no responde a una decisión comercial tomada en el exterior — y es esa diferencia la que garantiza continuidad.

7. QUÉ PROPONEMOS

La reforma debe dirigirse a lo que efectivamente encarece la logística argentina, y adoptarse con información sobre la mesa.

1. **Reformar donde está el costo real.** Asimetrías impositivas, aduaneras y logísticas portuarias: es donde una reforma produce reducción efectiva del costo.
2. **Preservar y agilizar el mecanismo de excepciones.** El artículo 6° ya resuelve la insuficiencia de bodega. Si el trámite es lento, acortar plazos — no derogar el régimen.
3. **Exigir estudio de impacto previo.** Empleo embarcado por provincia, demanda a astilleros, recaudación afectada — antes de la decisión, no después.
4. **Condicionar toda apertura a reciprocidad efectiva.** La propuesta abre unilateralmente mientras la región mantiene sus reservas. El propio Estado argentino calificó esa asimetría como «inequidad manifiesta».
5. **Tratar instrumentos de financiamiento naval de largo plazo.** Sin crédito adecuado, recomponer flota no depende de la voluntad del armador. Es la discusión que destraba el problema de fondo.

El mar también es nuestra tierra