



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Recientemente, las administraciones portuarias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, resolvieron agruparse en un bloque común con el objeto de revertir la grave crisis que pesa sobre sus estaciones marítimas y crear un foro patagónico para promover acciones que estén en sintonía con la realidad de la actividad marítima al sur del río Colorado.

Sumado a la ausencia de frecuencias de líneas de cabotaje, la crisis del sector se agravó con la caída del beneficio que fijaba la ley n° 23018, sobre el reintegro para las exportaciones que salían por las estaciones y aduanas ubicadas al sur del río Colorado, es decir desde el Puerto de San Antonio Oeste en la Provincia de Río Negro hasta el Puerto de Ushuaia. Los porcentajes de los reembolsos por la exportación de mercaderías se establecieron de acuerdo a la localización del puerto de embarque y ascendían a: San Antonio Oeste 8%, Puerto Madryn 8%, Comodoro Rivadavia 9%, Puerto Deseado 11%, Puerto San Julián 11%, Puerto Punta Quilla 12%, Puerto Río Gallegos 12%, Puerto Río Grande 12% y Puerto Ushuaia 13%.

Es importante remarcar que de ninguna manera la crisis se debe a una cuestión de infraestructura, sino más bien a determinadas factores situacionales que socavan las ventajas comparativas para la región patagónica.

Precisamente, la ley n° 23018, según se desprende de sus considerandos, tenía como objeto establecer un sistema de incentivos fiscales con la finalidad de promover el desarrollo de la región patagónica y permitir incrementar los ingresos de los diferentes actores que integran la cadena de valor de los productos exportables y así compensar las asimetrías existentes con el resto de las regiones que componen nuestro país.

En el año 1995, atento a las dificultades económicas que atravesaban las distintas industrias que conformaban la economía regional y a la necesidad imperante de continuidad de políticas que propiciaran el desarrollo de la Patagonia Argentina, se sancionó la ley n° 24490 a través de la cual se prorrogó la vigencia de la ley n° 23018 por el término de 5 años, manteniendo los niveles de reembolsos establecidos en la misma y determinando la disminución del beneficio a razón de un punto a partir del año 1999. En el año 2001 se sanciona la ley n° 25454 en la cual se establece que a los fines de la ley n° 23018 se consideran "originarios" a los productos del mar, sea éste territorial o no, de la región ubicada al sur del río



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Colorado en toda su extensión, hasta el límite que la Nación reivindique como zona económica exclusiva. Dejando expresa salvedad que 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° 24922.

En la actualidad y en virtud de la reducción progresiva del beneficio, éste sólo se encuentra vigente para los puertos de Punta Quilla (1%), Río Gallegos (1%), Río Grande (1%) y Ushuaia (2%), quedando excluidos del mismo los puertos de San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado y Puerto San Julián. De este modo se ve amenazado el crecimiento y los importantes avances e inversiones que crearon puestos de trabajos y emprendimientos para que la Patagonia se inserte en el comercio internacional. Uno de los puertos más perjudicados es el de Santa Cruz que hace meses no tiene movimiento; el de Punta Quilla recibe algo, pero sólo para un gasoducto que está en ejecución; Deseado tiene dos o tres pesqueros; Comodoro no existe; San Antonio trabaja con la fruta seis meses al año y Madryn, gracias a Aluar, los cruceros, la lana y la pesca, es el que está mejor.

En el sector de la pesca, vinculado a la actividad portuaria, la crisis de escasez de la merluza se da en un contexto de bajos precios internacionales de otros productos, como el langostino y el calamar. A este panorama hay que sumarle la fuerte suba de los costos, principalmente la mano de obra y el combustible. Todo esto tiene como resultado atrasos en la cadena de pagos, empresas con meses sin pescar y situaciones contractuales de trabajo cerca del límite de lo insostenible y que pueden derivar en una importante crisis social. Problemas que ameritan un análisis profundo ante una crisis estructural importante y que no va a cambiar si no se toman medidas de fondo.

Esto hace necesario replantear la necesidad de restablecer el sistema de reembolso adicional a las exportaciones de mercaderías por puertos patagónicos. La existencia de un incentivo fiscal de este tipo, constituye un instrumento estratégico, absolutamente necesario para el progreso de la región patagónica. El hecho que el reembolso adicional a las exportaciones no se encuentre vigente hoy en día para varias de las provincias que componen la región patagónica trae aparejados grandes perjuicios para todas las actividades que conforman la economía regional, como así también adversas consecuencias sociales como el desempleo y la emigración de la población.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Por otro lado, el restablecimiento del reembolso a las exportaciones de mercaderías resulta imperativo ante la necesidad del fortalecimiento y crecimiento de las distintas actividades que componen la economía regional (ganadería, agricultura, frutihortícola, minera y pesquera), las cuales cuentan con una gran diversidad de materias primas y productos exportables, entre los cuales, a modo de ejemplo encontramos: zinc, petróleo, hierro, aluminio y aleaciones, pescados, crustáceos y moluscos, piedras en bloque y cemento, legumbres y hortalizas, pieles, cueros, lanas y pelos, filamentos sintéticos, manufacturas de fundición, frutas y jugos, géneros de punto textiles sintéticos y artificiales, productos cerámicos, entre otros.

En este contexto es importante manifestar nuestro beneplácito por la voluntad de las estaciones portuarias de aunar esfuerzos para afrontar la crisis en forma conjunta, para empezar a diseñar propuestas con representantes de todas las provincias.

Existen varios puntos acordados. Uno de ellos es establecer que los reembolsos se apliquen para las materias primas propias de la Patagonia, pero siempre y cuando tengan un valor agregado, de modo tal que se genere empleo. Por ejemplo, en lugar de que la lana salga sucia, despacharla lavada; en lugar de mandar el pescado sin cabeza y sin cola, que se embarque ya listo para vender en góndola. Otro punto, sustentado en un principio de unidad regional, es propiciar que la mercadería pueda salir desde cualquier puerto del Sur sin importar la región de la Patagonia donde se produjo.

En torno a estas iniciativas, el 24 de febrero se reunirán los representantes de las estaciones portuarias en Comodoro Rivadavia, para fijar una agenda de temas, dentro de los cuales, el más urgente es el de los reintegros. La idea es, además, peticionar, en forma conjunta, el tratamiento y la aprobación de los distintos proyectos de Ley, presentados en el Congreso de la Nación, para brindar una solución a las problemáticas del sector. En dicha reunión, se firmará el estatuto donde quedará formalizado el bloque de puertos patagónicos, que representará a los puertos de San Antonio, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Camarones y Rawson, Caleta Paula, Punta Quilla, Deseado, Río Gallegos, Punta Loyola, Río Grande y Ushuaia.

Tal cual lo expresó David De Bunder, jefe de operaciones del muelle Luis Piedra Buena, de Puerto Madryn, "de primar la lógica en el diseño de una política nacional de transporte, el panorama podría mejorar de manera sustancial. Sin embargo, la ausencia de planes sustentables está hiriendo de muerte a la actividad (...) No es muy difícil comprender las ventajas y beneficios de movilizar mercadería



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

por mar. Desde el punto de vista ecológico y de seguridad, en un barco podrían llevarse 600 contenedores, mientras que para mover esa cantidad de contenedores por tierra deben salir a las rutas 600 camiones".

Lo que ocurre con el transporte de los pórfidos, grafica muy bien la situación del sector portuario patagónico: Mientras que hasta hace tres años la piedra salía por el puerto de Madryn, hoy el 90% de la producción se despacha por camión hasta Buenos Aires y de allí se embarca para exportar. Algo similar ocurrió en Puerto Deseado: la lana ahora va por tierra hasta el puerto porteño.

La caída de los reembolsos es una de las principales causales de esta situación y es por eso que solicitamos al Congreso de la Nación la urgente restitución de los beneficios que fijaba la ley n° 23018, en virtud de promover el desarrollo de la región patagónica.

Por ello:

Autor: Fabián Gatti

Acompañantes: Beatriz Manso, Martha Ramidán



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO COMUNICA

Artículo 1°.- A las administraciones de los Puertos de San Antonio, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Camarones y Rawson, Caleta Paula, Punta Quilla, Deseado, Río Gallegos, Punta Loyola, Río Grande y Ushuaia, nuestro beneplácito por su constitución, en el Bloque de Puertos Patagónicos, y por su trabajo conjunto sustentado en una visión regional del desarrollo y en virtud de dar solución a la crisis que atraviesa el sector.

Artículo 2°.- Al Congreso de la Nación, la necesidad impostergable de que se sancione una ley que ponga en vigencia los beneficios de la ley 23018, restableciendo el reembolso adicional a las exportaciones de mercaderías y actualizándola a las necesidades derivadas de la grave situación de los puertos patagónicos.

Artículo 3°.- De forma.