

"Hidrovia: el 97% de los buques navegan con banderas de otros países", *Región Norte Grande*, Argentina, 20 de agosto de 2010.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=16327#>

Fecha de consulta: 19/10/2013.

La Comisión de Intereses Marítimos de la Cámara baja se interiorizó de las dificultades por las que atraviesa la navegación fluvial, con el objetivo de revertir las asimetrías que hoy afectan al transporte fluvial argentino dentro de la hidrovía.

Con ese objeto, la Comisión recibió al Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo.

La cuestión no es menor: en la actualidad el 97% de los buques, remolques y trenes de barcazas, que navegan por la hidrovía, lo hacen con banderas de países limítrofes o de conveniencia.

Los gremialistas aprovecharon la reunión para dar su apoyo al proyecto de resolución presentado por la diputada Iturráspe para que se cumpla el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná firmado en 1992 por los gobiernos de la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Julio González, secretario Adjunto de la Comisión Directiva Central del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo hizo referencia al artículo tercero del mencionado protocolo en donde se establece que si algún país miembro da alguna prerrogativa referente a algún impuesto el resto de los países debe adoptar las mismas consideraciones.

“Esto no es aplicado por nuestro país, generando una gran cantidad de asimetrías entre la Argentina y el resto de los países del Mercosur”, señaló el gremialista.

A la hora de reflejar esta cuestión en ejemplos concretos, se resaltó que Paraguay cuenta con regímenes de promoción impositiva para los armadores enrolados a sus pabellones, la Ley 60/90 que establece la reducción de impuesto a las ganancias de un 90% por cinco años, prorrogables por otros cinco más.

Asimismo, el gasoil que cargan las embarcaciones con cualquier bandera del Mercosur, menos la argentina, incluso en territorio nacional les resulta mucho más económico debido a que ellos no pagan impuestos que sí lo hacen los argentinos. A un remolcador local el metro cúbico de combustible le cuesta u\$s 942, contra los u\$s 645 que le sale a los remolcadores radicados en los países vecinos obteniendo una diferencia de u\$s 297 por metro cúbico

Se cambian

Armando Pascual Alessi, secretario General del Sindicato de Conductores Navales, agregó que gran parte de los armadores radicados en el Paraguay pertenecían anteriormente a los pabellones argentinos, debido a las políticas del país vecino para fomentar la radicación de empresas.

Por su parte, el secretario Adjunto de la CGT Regional Rosario, Luis Filleaudeau, hizo hincapié en la necesidad de la reactivación de la marina mercante. “Lo más grave no son los millones de dólares que se pierden por el transporte de carga en sí, sino que desaparecen miles de puestos de trabajo, del personal embarcado, la actividad portuaria y la industria naval”, dijo. Además, la Argentina destina grandes sumas para el mantenimiento de la hidrovía Paraguay-Paraná para que sea utilizada por otros.

Tras las exposiciones, los representantes de la Comisión de Intereses Marítimos prometieron la inmediata aprobación del proyecto de resolución. También se comprometieron a seguir trabajando en el proyecto de Ley de la Marina Mercante que tanto necesita el sector y el país para proteger los puestos de trabajo y posibilitar un mayor crecimiento económico.