



ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ARGENTINA-BRASIL / MERCOSUR

CRISIS POR LA NO RENOVACION DEL ACUERDO CON BRASIL

Frente a las dualidades y contradicciones que se vienen dando en la Marina Mercante Argentina, el sector tiene puestas sus expectativas en la reunión que el Presidente de la Nación Argentina, Dr. Alberto Fernández tendrá con sus pares del MERCOSUR y que está programada para fines del mes de marzo 2021.

En clara oposición a los compromisos asumidos en el ámbito para la integración del MERCOSUR y los acuerdos arribados con la UE, se suma un hecho sumamente negativo para el sector: Brasil, sin mediar razón o explicación alguna, decide dar de baja el acuerdo bilateral sobre transporte marítimo a partir del 5 de febrero del año 2022.

El Acuerdo vigente data del año 1985 (ley N° 23.557) y es continuador del anterior del año 1968. El mismo tiene por objeto desarrollar el intercambio comercial por vía marítima entre la Argentina y Brasil, así como el mejor y más racional aprovechamiento de la capacidad de los buques que operan los armadores de ambos países. El mercado de fletes entre Argentina y Brasil es el más importante del MERCOSUR.

A partir de la no renovación del acuerdo por Brasil, la omisión de las autoridades argentinas es doble. Por un lado, la Cancillería no le exige a Brasil el cumplimiento de los mecanismos dispuestos por el Mercosur para estos casos; y por el otro el Ministerio de Transporte no impulsa el marco jurídico que en tiempo record (seis meses) debería permitir a la Marina Mercante Argentina operar competitivamente, es decir a los mismos niveles de fletes que ofrecerán los armadores extranjeros y que exigen los cargadores. La suma de esa falta de respuesta provocará el golpe final contra el sector y la consecuente extinción de la Marina Mercante Argentina, sus empresarios, tripulantes, trabajadores en tierra y actividades conexas.

En opinión de los armadores argentinos nucleados en la Sede Buenos Aires del Servicio de Transporte Marítimo Argentina-Brasil (SEMARBRA-SBA); Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA) y Cámara Naviera Argentina (CNA) la acción estatal debería estar centrada en Idear, Desarrollar y Concretar:

-Un estratégico posicionamiento geopolítico en esta región del Atlántico Sur por parte de la Cancillería argentina; y

- Un Plan Logístico Integral para el comercio exterior de bienes y servicios por parte del Ministerio de Transporte de la Nación – Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.

PARA AMBOS FINES, LA MARINA MERCANTE ARGENTINA ES UN ESLABON INESCINDIBLE Y YA ES TIEMPO DE PONERLA EN VALOR.

Desde hace aproximadamente 30 años, los transportistas por agua argentinos carecen de políticas navieras proactivas orientadas a participar competitivamente en el tráfico marítimo Argentina-Brasil. A pesar de ello, a los armadores nacionales se les exige que operen sus buques de bandera argentina bajo condiciones de competitividad internacional; igual que las que disponen los buques extranjeros, que se encuentran altamente subsidiados; ya que sus países de bandera han definido políticas navieras agresivas y orientadas a participar fuertemente en el codiciado mercado de fletes internacional.

En el segundo semestre del año 2016, dos hechos contradictorios tenían lugar. Desde la Cámara de Senadores del Congreso de la Nación, el Senador Pino Solanas propiciaba una ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, que contemplaba un capítulo de promoción en materia tributaria focalizado en dotar de competitividad a los buques nacionales; y la

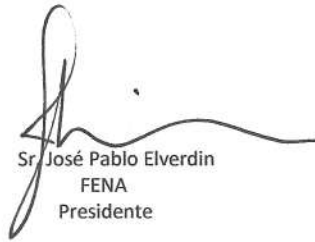
Cancillería argentina ofrecía a la Unión Europea y a sus armadores altamente subsidiados, la apertura de este tráfico bilateral y su proyección natural al Mercosur.

Hacia finales del año 2017 el Congreso sanciona la ley N° 27.419, sin incluir el régimen promocional; vaciando de contenido a su Artículo 1° inciso c) ya que el mismo contempla como objetivo: *"La consolidación y el incremento de la participación de la flota mercante argentina en los fletes generados...por los tráficos bilaterales ... comprendidos en acuerdos suscriptos por la República Argentina..."*, como es el caso del bilateral Argentina-Brasil.

Asimismo, y con posterioridad al recordado cierre del acuerdo MERCOSUR/UE (15/07/19) se informó que los armadores europeos ingresarían a estos tráficos "recién" a los 10 años de la entrada en vigencia del acuerdo Birregional. Como resultado de una lectura positiva del tema, consideramos que los poderes políticos de nuestro país tendrían tiempo para poner el tema en agenda; dotar de competitividad al sector; y evitar así un claro caso de competencia desleal, dado que los navieros europeos trabajan con buques registrados en bandera de conveniencia y ofrecen fletes subsidiados.



Dr. Jorge Alvarez
CNA
Presidente



Sr. José Pablo Elverdin
FENA
Presidente



Cap. Gustavo Roca
SEMARBRA-SBA
Presidente