



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

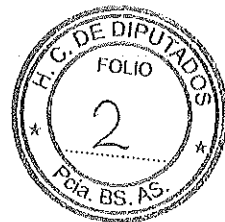
CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º: Objeto La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo de la industria naval en la Provincia de Buenos Aires mediante la creación de instrumentos de financiamiento productivo, incentivos económicos y mecanismos de articulación con el sistema portuario provincial.

ARTÍCULO 2º: Alcance El régimen creado por la presente ley será aplicable a las actividades de construcción, reparación, transformación, mantenimiento y modernización de embarcaciones desarrolladas en astilleros radicados en la Provincia de Buenos Aires.

ARTÍCULO 3º: Complementariedad normativa. La presente ley resulta complementaria de lo previsto por las Ley nacionales N° 27.418 y la Ley 27.419.

ARTÍCULO 4º: Definiciones. El Poder Ejecutivo a través de la reglamentación definirá los términos industria naval, astillero, proyecto naval, operador, beneficiario y demás conceptos necesarios para la aplicación de la presente ley.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

CAPÍTULO II

AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 5°: La autoridad de aplicación será determinada por el Poder Ejecutivo en la reglamentación. La misma tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Administrar el Fondo creado por la presente ley.
- b) Evaluar, aprobar y supervisar los proyectos presentados.
- c) Establecer criterios técnicos, económicos y financieros de elegibilidad.
- d) Coordinar acciones con organismos públicos, entidades financieras y consorcios portuarios.
- e) Dictar normas complementarias y operativas.

CAPÍTULO III

SUJETOS DEL RÉGIMEN

ARTÍCULO 6°: Sujetos beneficiarios. Podrán ser beneficiarios del régimen establecido por la presente los sujetos que intervengan en la cadena de valor de la industria naval, en tanto desarrollen actividades comprendidas en la presente ley y en el artículo 6 de la Ley 27.418, incluyendo:

- a) Astilleros públicos y privados radicados en la Provincia de Buenos Aires.
- b) Talleres navales y estudios de ingeniería naval.
- c) Empresas navieras, armadores y operadores logísticos.
- d) Personas humanas o jurídicas que promuevan o demanden proyectos de construcción, reparación o modernización de embarcaciones.

ARTÍCULO 7°: Entidades participantes. Podrán participar como financiadores, articuladores o ejecutores, los siguientes sujetos:

- a) Entidades financieras públicas o privadas, incluyendo el Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- b) Consorcios de Gestión Portuaria.

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

c) Organismos públicos provinciales.

CAPÍTULO IV

FONDO PROVINCIAL

ARTÍCULO 8°: Créase, en el ámbito de la Autoridad de Aplicación, el Fondo Provincial de Desarrollo de Astilleros Bonaerenses (FPDAB), con el objeto de financiar proyectos vinculados a la industria naval.

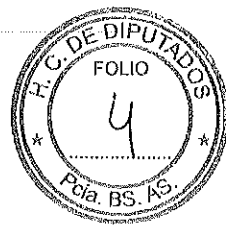
ARTÍCULO 9°: Naturaleza jurídica. El Fondo funcionará como fideicomiso público con patrimonio de afectación específica.

ARTÍCULO 10°: El Fondo Provincial de Desarrollo de Astilleros Bonaerenses (FPDAB), se integrará con:

- a) Hasta el dos por ciento (2%) de los ingresos corrientes de los Consorcios de Gestión Portuaria que adhieran al régimen.
- b) Aportes del Tesoro Provincial.
- c) Financiamiento de organismos nacionales o internacionales.
- d) Recupero de los créditos otorgados.
- e) Donaciones, legados u otros recursos compatibles con su objeto.

ARTÍCULO 11°: Afectación. Los recursos del Fondo deberán destinarse exclusivamente al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley. A tal efecto, los proyectos de inversión financiados en el marco de la presente ley deberán encuadrarse en alguno de los siguientes supuestos:

- a) Producción de nuevos bienes de capital vinculados a la industria naval, entendiéndose por tales aquellos que no hayan sido fabricados previamente por el solicitante al momento de la presentación del proyecto.
- b) Incremento relevante de la capacidad productiva de bienes de capital ya existente, ya sea mediante ampliación de escala, incorporación de tecnología o



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

mejoras en los procesos productivos, conforme a los criterios que establezca la Autoridad de Aplicación.

c) Desarrollo, ampliación o modernización de infraestructura productiva asociada a las actividades comprendidas en el artículo 6° de la Ley 27.418.

ARTÍCULO 12°: Administración y agente financiero. El Banco de la Provincia de Buenos Aires actuará como agente financiero del Fondo, pudiendo administrar sus recursos y celebrar los convenios necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley, en coordinación con la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 13°: Modalidades de financiamiento. El Fondo, a través del Banco de la Provincia de Buenos Aires como agente financiero, instrumentará mecanismos de financiamiento orientados a facilitar el acceso al crédito para proyectos navales, mediante:

- a) Créditos productivos destinados a la construcción, reparación o modernización de embarcaciones.
- b) Bonificación de tasas de interés aplicables a financiamientos otorgados por entidades financieras.
- c) Otorgamiento de garantías parciales o totales para mejorar las condiciones de acceso al crédito.

ARTÍCULO 14°: Esquemas asociativos de financiamiento. La Autoridad de Aplicación podrá estructurar mecanismos contractuales que permitan vincular a astilleros, demandantes y entidades financieras, con el objeto de facilitar la ejecución de proyectos navales y distribuir los riesgos asociados.

ARTÍCULO 15°: Presentación de proyectos. Los interesados en obtener los beneficios previstos por la presente ley, deberán presentar ante la Autoridad de Aplicación, para su aprobación, proyectos que mínimamente deberán contener:

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

- a) Descripción técnica de la obra o actividad.
- b) Estudio de viabilidad económica y financiera.
- c) Cronograma de ejecución.
- d) Impacto en empleo e integración productiva.

ARTÍCULO 16°: Evaluación

La Autoridad de Aplicación evaluará los proyectos conforme a criterios objetivos que deberán contemplar:

- a) Viabilidad técnica y económica.
- b) Capacidad de ejecución del solicitante.
- c) Impacto en la generación de empleo.
- d) Nivel de integración local y encadenamientos productivos.
- e) Contribución a la competitividad logística provincial.

ARTÍCULO 17°: Aprobación. La aprobación o rechazo de los proyectos deberá realizarse mediante acto administrativo fundado.

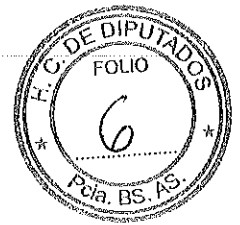
ARTÍCULO 18°: Seguimiento y control. Los proyectos aprobados estarán sujetos a mecanismos de seguimiento, control de ejecución y verificación del destino de los fondos.

CAPÍTULO V

ARTICULACIÓN PORTUARIA

ARTÍCULO 19°: Adhesión. Los Consorcios de Gestión Portuaria podrán adherir al presente régimen.

ARTÍCULO 20°: Aportes. Los consorcios adheridos efectuarán los aportes previstos en el artículo 10 inciso a).



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

ARTÍCULO 21°: Incentivos portuarios

- a) Los Consorcios de Gestión Portuaria que adhieran al presente régimen podrán, en el ámbito de sus competencias, establecer incentivos para embarcaciones construidas, reparadas o modernizadas en la Provincia, tales como reducciones tarifarias o beneficios operativos.
- b) La Autoridad de Aplicación, conjuntamente con los Consorcios de Gestión Portuaria adheridos y los organismos competentes en materia tributaria y productiva, deberá elaborar propuestas tendientes a mejorar la competitividad de la actividad portuaria y naval provincial, incluyendo la evaluación de regímenes promocionales, beneficios tarifarios e incentivos económicos vinculados al cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

ARTÍCULO 22°: Coordinación. La Autoridad de Aplicación promoverá acuerdos con los consorcios portuarios a efectos de implementar el régimen.

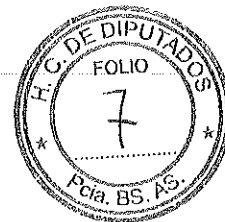
CAPÍTULO VI

RÉGIMEN FISCAL

ARTÍCULO 23°: Beneficiarios de los incentivos fiscales. Los beneficios fiscales previstos en el presente capítulo serán aplicables a los sujetos beneficiarios definidos en el artículo 6°, en la medida en que desarrollen actividades comprendidas en la presente ley.

ARTÍCULO 24°: Beneficios. Delegase en el Poder Ejecutivo la potestad de establecer los siguientes beneficios fiscales:

- a) Exenciones o reducciones en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos para las actividades de construcción, reparación y servicios navales.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

b) Exenciones en el Impuesto de Sellos para actos vinculados a proyectos navales financiados en el marco de la presente ley.

CAPÍTULO VII

PROMOCIÓN DE LA DEMANDA

ARTÍCULO 25°: Preferencia provincial. El Estado Provincial priorizará, en igualdad de condiciones técnicas y económicas, la contratación de bienes y servicios provenientes de la industria naval radicada en la Provincia.

ARTÍCULO 26°: Proyectos estratégicos. El Poder Ejecutivo podrá impulsar proyectos estratégicos de renovación o ampliación de flota mediante los instrumentos previstos en la presente ley.

CAPÍTULO VIII

CONTROL Y TRANSPARENCIA

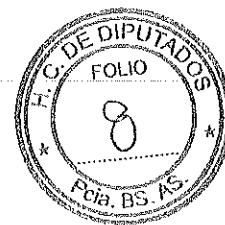
ARTÍCULO 27°: Informes. La Autoridad de Aplicación elaborará informes anuales sobre la ejecución del Fondo y los resultados del régimen.

ARTÍCULO 28°: Publicidad. La información relativa a los proyectos financiados y beneficiarios será de acceso público.

ARTÍCULO 29°: Auditoría. El Fondo estará sujeto al control de los organismos de auditoría competentes.

CAPÍTULO XI

DISPOSICIONES FINALES

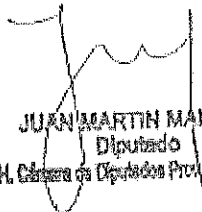


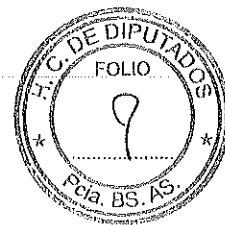
Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

ARTÍCULO 30°: Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días contados a partir de su promulgación.

ARTÍCULO 31°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.


JUAN MARTIN MALPELI
Diputado
H. Cámara de Diputados Pcia. de Bs. As.



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

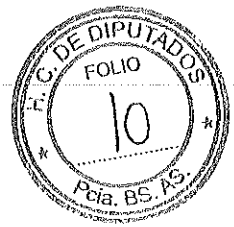
2025
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

FUNDAMENTOS

La industria naval constituye un sector estratégico para el desarrollo económico, industrial y logístico de la República Argentina, y particularmente de la Provincia de Buenos Aires, en tanto concentra una porción sustantiva de la infraestructura portuaria, la capacidad productiva instalada y los recursos humanos especializados vinculados a la actividad marítima y fluvial. Se trata de una actividad que no sólo genera valor agregado en sí misma, sino que además se encuentra estrechamente vinculada con el comercio exterior, la logística, la industria metalmecánica y el desarrollo tecnológico, configurando un entramado productivo de alto impacto económico y social.

En el caso bonaerense, esta centralidad es evidente. La Provincia de Buenos Aires reúne los principales complejos portuarios del país (La Plata, Bahía Blanca, Quequén, Dock Sud, Mar del Plata, entre otros), que concentran alrededor del 70% del comercio exterior argentino en términos de volumen de cargas, especialmente en el circuito agroexportador. De acuerdo con información del Consejo Federal de Inversiones (CFI) y de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, los puertos bonaerenses movilizan anualmente en torno a las 100 millones de toneladas, incluyendo granos, subproductos industriales, combustibles y contenedores. En particular, los puertos de Bahía Blanca y Quequén concentran gran parte de las exportaciones cerealeras del país, mientras que el Puerto La Plata ha incrementado su participación en el movimiento de contenedores y productos energéticos, consolidándose como un nodo logístico estratégico en el área metropolitana.

Sin embargo, esta estructura portuaria no encuentra un correlato equivalente en términos de desarrollo de la industria naval, generándose una asimetría estructural entre la producción exportable, la logística portuaria y la capacidad de transporte bajo bandera nacional. En efecto, según datos del Ministerio de Transporte de la Nación y demás informes legislativos, en torno al 90% del comercio exterior argentino se transporta por vía marítima, pero menos del 5%



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

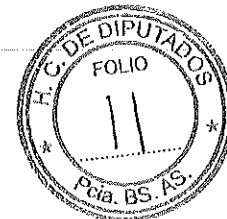
2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

de ese volumen se realiza con buques de bandera nacional. Esta situación implica una fuerte dependencia de flotas extranjeras y genera una transferencia sistemática de divisas al exterior en concepto de fletes.

Diversos estudios del sector, entre ellos informes del Centro de Economía Política Argentina (CEPA), la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA) y análisis técnicos presentados en el ámbito parlamentario, estiman que la Argentina pierde entre 4.000 y 6.000 millones de dólares anuales en concepto de fletes internacionales. Algunas estimaciones más recientes elevan incluso ese rango en función del incremento del comercio global y de los costos logísticos internacionales. Estos recursos representan una pérdida significativa de valor agregado, empleo y capacidad productiva nacional, en la medida en que podrían ser parcialmente capturados por el sistema industrial argentino si existiera una mayor participación de la marina mercante nacional y una industria naval con capacidad de respuesta sostenida.

En este contexto, la Provincia de Buenos Aires presenta condiciones estructurales únicas para revertir esta situación. No sólo concentra los principales puertos del país, sino que también alberga la mayor capacidad instalada en materia de construcción y reparación naval. De acuerdo con relevamientos del INTI y del CFI, la provincia concentra más de un centenar de establecimientos vinculados a la actividad naval, incluyendo entre 25 y 30 astilleros activos, decenas de talleres de reparación y más de 70 empresas proveedoras de bienes y servicios navalpartistas. A ello se suma un entramado institucional relevante compuesto por universidades, escuelas técnicas y centros de investigación especializados en ingeniería naval.

Entre los principales polos productivos se destacan el complejo del Gran La Plata (con epicentro en Ensenada y Berisso), la zona norte del conurbano (Tigre, San Fernando, Campana) y el polo naval de Mar del Plata, particularmente vinculado a la industria pesquera. Sin embargo, a pesar de esta infraestructura y capacidad instalada, distintos informes coinciden en señalar que alrededor del 50% de la



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

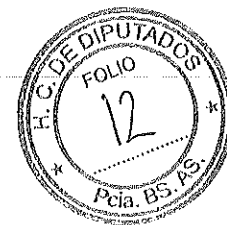
2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

capacidad productiva del sector se encuentra ociosa o subutilizada, producto de la falta de financiamiento y de una demanda insuficiente y discontinuada.

El Astillero Río Santiago, creado en 1953 y constituido como ente autárquico mediante el Decreto-Ley Provincial N° 4538/93, representa un actor emblemático del desarrollo industrial argentino. A lo largo de su historia ha construido buques de gran porte, embarcaciones militares, petroleras y estructuras metalmecánicas complejas, posicionándose como uno de los astilleros más importantes de América Latina. En su momento de mayor actividad llegó a emplear a más de 8.000 trabajadores, constituyéndose en un núcleo de conocimiento técnico, formación de mano de obra calificada y dinamización económica regional. No obstante, en la actualidad su potencial productivo se encuentra limitado por la falta de continuidad en la demanda y, fundamentalmente, por la ausencia de mecanismos de financiamiento adecuados.

La industria naval argentina (y bonaerense en particular) ha atravesado un proceso de debilitamiento estructural desde la década de 1990, vinculado a la desregulación del transporte marítimo, la apertura del mercado de fletes y la eliminación de instrumentos de política industrial. La disolución de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), que llegó a contar con una flota de más de 60 buques, marcó un punto de inflexión en la pérdida de capacidades estratégicas en materia de transporte marítimo. A partir de entonces, la Argentina pasó a depender casi exclusivamente de operadores internacionales para el traslado de sus exportaciones e importaciones.

A partir del año 2003, el Estado Nacional impulsó una serie de políticas orientadas a la reactivación del sector, incluyendo la sanción de las Leyes N° 27.418 y 27.419 en 2017, la implementación de estos marcos normativos ha sido parcial. En particular, el Fondo para el Desarrollo de la Industria Naval (FODINA), concebido como herramienta central para el financiamiento del sector el cual no logró consolidarse como un instrumento operativo con capacidad real de financiamiento. El fondo previsto fue parcialmente vetado mediante el Decreto



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

1076/2017, lo que dejó a las leyes sin su herramienta principal. Como resultado, el régimen quedó formalmente vigente pero materialmente debilitado.

El principal cuello de botella del sector radica en el acceso al financiamiento de largo plazo. La construcción naval es una actividad intensiva en capital, que requiere inversiones significativas, plazos de recuperación extensos y esquemas de financiamiento específicos. La ausencia de crédito adecuado genera un círculo vicioso en el cual los armadores no demandan buques por falta de financiamiento, y los astilleros no pueden sostener niveles de producción por falta de demanda. Esta situación se agrava en contextos macroeconómicos restrictivos, caracterizados por altas tasas de interés y escasez de crédito productivo.

Este problema se agrava en el contexto actual, caracterizado por restricciones macroeconómicas, altas tasas de interés y limitada disponibilidad de crédito productivo. Tal como señalan informes sectoriales recientes, como los publicados por Revista Puerto en 2025 y 2026, dan cuenta de una situación crítica del sector, con paralización de proyectos, caída en la actividad de reparación naval y pérdida de mano de obra calificada. Esta situación no sólo afecta a los astilleros, sino a toda la cadena de valor asociada, incluyendo proveedores metalúrgicos, servicios técnicos y logística, generando un impacto negativo en la economía regional.

A nivel internacional, la experiencia comparada demuestra que el desarrollo de la industria naval ha estado siempre asociado a la existencia de políticas públicas activas y sistemas de financiamiento específicos. Países como Brasil, Corea del Sur y China han consolidado sus industrias navales mediante la implementación de fondos sectoriales, líneas de crédito subsidiadas y esquemas de articulación entre el Estado, la banca pública y el sector privado. En todos los casos, el financiamiento con un régimen especial creado desde el Estado ha sido un elemento central para el desarrollo del sector, lo que refuerza la necesidad de contar con instrumentos similares a nivel provincial.

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

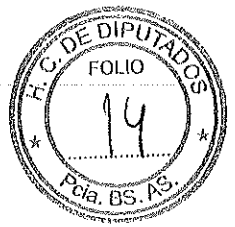
2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

En este contexto, la Provincia de Buenos Aires cuenta con competencias suficientes para intervenir de manera directa en la promoción de la industria naval, particularmente en materia de desarrollo productivo, política tributaria, administración portuaria y financiamiento a través del Banco de la Provincia de Buenos Aires. Los Consorcios de Gestión Portuaria, creados por la Ley N° 11.414, administran los puertos provinciales con autonomía funcional y financiera, generando recursos a partir de tasas, tarifas y concesiones. No obstante, no existe actualmente un mecanismo institucional que permita canalizar parte de esos recursos hacia el desarrollo de la industria naval, a pesar de la estrecha interdependencia entre ambos sectores.

La presente iniciativa propone precisamente subsanar esta desconexión mediante la creación de un Fondo Provincial de Desarrollo de Astilleros Bonaerenses, financiado en parte con recursos provenientes del sistema portuario. La lógica económica que sustenta esta propuesta es la de un círculo virtuoso sectorial: los puertos generan recursos a partir del movimiento de cargas; una porción de esos recursos se reinvierte en la industria naval; esta inversión incrementa la capacidad de construcción y reparación de embarcaciones; ello contribuye a reducir costos logísticos y dependencia de flotas extranjeras; y, en última instancia, fortalece la competitividad del sistema portuario y productivo provincial.

Asimismo, el rol del Banco de la Provincia de Buenos Aires resulta central en la implementación de este esquema, en tanto permite canalizar los recursos del Fondo hacia instrumentos concretos de financiamiento, tales como créditos productivos, bonificación de tasas y otorgamiento de garantías. Este enfoque permite superar uno de los principales déficits de las políticas nacionales, que ha sido la falta de una "billetera efectiva" que transforme los marcos normativos en financiamiento concreto para el sector.

En concordancia con lo expuesto, el proyecto incorpora mecanismos de estímulo a la demanda, como la preferencia provincial en contrataciones públicas y la posibilidad de establecer incentivos portuarios para embarcaciones construidas



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

2026
Año de la Memoria por la Verdad y la Justicia
50 Años - Nunca Más

o mantenidas en la provincia. Estos instrumentos buscan generar condiciones de mercado favorables para la industria naval local, asegurando una demanda mínima que permita sostener la actividad en el tiempo.

En términos de impacto, la reactivación del sector presenta un alto potencial en materia de generación de empleo. Actualmente, la industria naval argentina emplea entre 7.000 y 10.000 trabajadores directos, pero podría duplicar o triplicar esa cifra con un esquema adecuado de financiamiento. Considerando el efecto multiplicador del sector, ello podría traducirse en la generación de entre 30.000 y 50.000 empleos directos e indirectos en la Provincia de Buenos Aires.

En un contexto de restricción externa y necesidad de generación de empleo, la industria naval aparece como una oportunidad concreta para avanzar hacia un modelo de desarrollo más integrado, competitivo y soberano.

En conclusión, la creación de un Fondo Provincial de Desarrollo de Astilleros Bonaerenses constituye una herramienta necesaria para revertir las limitaciones estructurales del sector, aprovechar las capacidades existentes en la Provincia y avanzar hacia una mayor integración entre el sistema portuario y la industria naval. Por todo lo expuesto, se solicita a las señoras y señores legisladores la aprobación del presente proyecto de ley.


JUAN MARTIN MALPELI
Diputado
H. Cámara de Diputados Prov. de Bs. As.