



INDUSTRIA PESQUERA ARGENTINA

DESGRAVACIÓN TRIBUTARIA, DESREGULACIÓN LABORAL Y ALIVIO DE COSTOS OPERATIVOS

· CAPEAR ·





INTRODUCCIÓN

La industria pesquera nacional enfrenta un escenario complejo, en gran parte, esto se debe a que la estructura de costos de la flota argentina está sobredimensionada por impuestos múltiples, tales como las contribuciones patronales y ART, a lo que se suman las tasas y cánones sectoriales como el Derecho Único de Extracción, los cánones que corresponden a la Subsecretaría de Pesca (CITC, CCL e inspectores de pesca a bordo), SENASA, Consorcios Portuarios Regionales, Prefectura Naval Argentina, Aduana y la persistencia de las retenciones en concepto de Derechos de Exportación.

Es importante tener presente y destacar que la Argentina no es formadora de precios, sino que éstos son definidos por el mercado internacional, por lo que la única manera de mejorar la competitividad, es reducir los costos operativos y de producción.

Cada procesador pesquero, inserto en esta industria alimenticia, busca la optimización de sus productos, escuchando las demandas de los variados mercados, e intentando sumar el mayor valor agregado posible, para posicionar sus productos pesqueros.

A causa de esta presión fiscal excesiva, la industria pesquera se encuentra frente a un margen que no se traduce en ganancia sino en subsistencia, y esto se traduce en menores inversiones tecnológicas. En una mirada rápida, se observa a lo largo del tiempo la pérdida de puestos de trabajo registrado tanto para tripulantes como para personal en tierra.

Es necesario tomar medidas para aliviar la presión fiscal sobre este sector y reducir los costos no salariales, simplificar las regulaciones y desburocratizar a la industria. Desde ya, como lo pide cada industria emplazada en la Republica Argentina, es necesario abordar un proceso de actualización de los regímenes laborales bajo los cuales operan las diferentes tripulaciones, personal de planta, administración y demás.

En este momento en el que el Poder Ejecutivo Nacional impulsa una agenda de reformas laborales (basadas en el DNU 70/2023 y en los textos derivados del Pacto de Mayo), se da el marco de oportunidad para darle tratamiento legislativo a estas propuestas.

CARGA IMPOSITIVA Y NORMATIVA ACTUAL

La industria pesquera debe afrontar un esquema de costos que se encuentran por fuera del control de las empresas y que afectan gravemente su capacidad operativa.

El **impuesto a las ganancias**, además de afectar el margen de ingresos de las empresas, también incide fuertemente en la remuneración del personal, lo que impacta particularmente en una industria sometida a ciclos de alta volatilidad y con incapacidad de fijar precios.

Además, las **contribuciones patronales** y las **cargas sociales** que debe afrontar el sector productivo en nuestro país son marcadamente elevadas cuando se las compara con los costos internacionales del sector marítimo pesquero.

La industria pesquera argentina también **opera bajo regulaciones desactualizadas** como la normativa REFOCAPEMM (Decreto 572/94), la norma N° 1-2024, publicada en la Ordenanza N° 3-09 (DPSN) Tomo 5 y otros documentos relacionados, las cuales **exigen dotaciones a bordo que ya no se condicen con a los avances tecnológicos** en la construcción de los buques que permiten reducir las tripulaciones sin afectar la seguridad ni la labor abordo.

Lejos de reconocer esta realidad y adaptar las exigencias de manera acorde, **la PNA ha intensificado los requerimientos de personal**

embarcado, negando también las excepciones operativas incluso en casos de buques de baja potencia o tonelaje. De esta manera, **se promueve la incorporación de tecnología sin ajustar las normativas, generando una doble carga operativa y financiera.**

También, el costo de las **ART** necesita una actualización, ya que los valores actuales son elevados en función del riesgo real y no tienen un correlato adecuado a la siniestralidad ni prevención financiada, englobando en una única nómina todo el personal de la empresas, sin contemplar las particularidades de cada función.

Otro factor son las **tasas, aranceles y cánones específicos del sector**. Tanto la PNA, como SENASA, FONAPE y los diferentes Consorcios Regionales Portuarios se han convertido en múltiples ventanillas, que ocasionan demoras y carga administrativa diaria, cuyas funciones y costos de cumplimiento muchas veces se superponen, erosionando así el margen operativo.

Finalmente, los **regímenes laborales** actuales se encuentran poco adaptados a la realidad actual de las tripulaciones: los períodos de prueba son demasiado cortos, las indemnizaciones no se encuentran alineadas a contratos por marea o zafra y la administración de los beneficios no remunerativos es excesivamente compleja.

DESAFÍOS DEL COMERCIO EXTERIOR DESDE ARGENTINA

Las empresas argentinas dedicadas a la producción de productos pesqueros enfrentan algunos desafíos particulares en cuanto al comercio exterior: en primer lugar, se debe tener en cuenta **la enorme distancia que separa las diferentes zonas productivas**

con los mercados de consumo, a lo que se suma **el alto costo de los fletes**. También, tanto los **derechos de exportación**, como los **aranceles de importación** a regiones como Estados Unidos y Europa complican aún más el escenario.



PROPUESTAS PARA EL PODER EJECUTIVO Y LEGISLATIVO

Reforma tributaria y de aportes

La **exención o tasa cero de los derechos de exportación** para los productos pesqueros, teniendo en cuenta que se trata de un sector que no forma precios y que tiene altos costos logísticos, además de que este gravamen impacta directamente en la competitividad.

La suspensión temporal y posterior revisión de las retenciones correspondientes al **impuesto a las ganancias** que se aplican a la remuneración de las tripulaciones, permitiendo así la implementación de ingresos variables por marea y premios a la producción que no se vean afectados por una «doble pinza» con contribuciones altas.

La reducción transitoria de las **contribuciones patronales** que deben afrontar los empleadores de las tripulaciones, lo que permitirá sostener el empleo formal y permitir mayores inversiones.

También se debe contemplar la implementación de un **crédito fiscal acelerado** para inversiones en seguridad, electrónica y eficiencia energética, que permitan mejorar la productividad, bajar la siniestralidad y permitan un mayor retorno fiscal ante un mayor volumen de producción y exportación.

Desregulación y desburocratización

Implementación de una **Ventanilla Única Pesquera (PUA)** que integre PNA, SENASA, FONAPE y los Consorcios Regionales Portuarios en una plataforma unificada con un calendario previsible y trazabilidad documental digital.

Además, se debe abordar la **eliminación de tasas redundantes** y la **consolidación de inspecciones**. Proponemos unificar las inspecciones y certificados por marea o campaña, reduciendo la duplicidad de controles.

Implementación de un **calendario regulatorio anual** que permita **reglas claras de previsibilidad**, publicando los aranceles y requisitos necesarios para operar con doce

meses de anticipación y con una cláusula de estabilidad.

Finalmente, es necesaria la implementación de un **expediente digital compartido** en el cual cada organismo mantenga sus requisitos, pero **ajustados a un calendario común** y un «checklist» homogéneo, que les evite a los armadores la carga administrativa excesiva y la duplicidad de trámites. Con este único expediente, será obligatoriedad del armador el mantener los plazos solicitados y menester de la administración y de cada servicio u organismo cumplir con los tiempos y la interacción necesaria para no retrasar ni afectar la operatoria de los buques.

Reforma laboral específica para las tripulaciones

Proponemos la implementación de un **régimen especial de contratos por marea o zafra** que extienda los períodos de prueba, contemple un esquema de indemnizaciones previsible y proporcional al tiempo embarcado y el reconocimiento de beneficios no remunerativos específicos.

También, un **sistema simplificado de registro y liquidación**, alineado con las iniciativas oficiales por parte del Ejecutivo de simplificación y registro unificado enmarcadas en la reforma laboral en curso.

Es necesario revisar urgentemente la normativa REFOCAPEMM (Decreto 572/94), la norma N° 1-2024, publicada en la Ordenanza N° 3-09 (DPSN) Tomo 5 y otros documentos relacionados para **ajustar los requisitos de personal a las capacidades tecnológicas actuales de los buques**. Además, la PNA debe alinear sus exigencias con la realidad actual del

sector, permitiendo a los buques operar con dotaciones que se ajusten a sus capacidades técnicas y tecnológicas, ya que promover automatizaciones sin que exista un correlato normativo, genera un escenario contradictorio, incoherente y perjudicial para la industria.

Además, **ajustar el costo de las ART por siniestralidad real y prevención efectiva**, adecuando las primas de acuerdo a indicadores verificables, sumando incentivos fiscales por reducción de accidentes y adoptando auditorías técnicas sectoriales.

Finalmente, proponemos implementar los bancos de horas y la adaptación de los turnos a las operaciones marítimas, reconociendo las particularidades de jornada, descanso y rotación en línea con experiencias comparables y borradores oficiales de flexibilización.

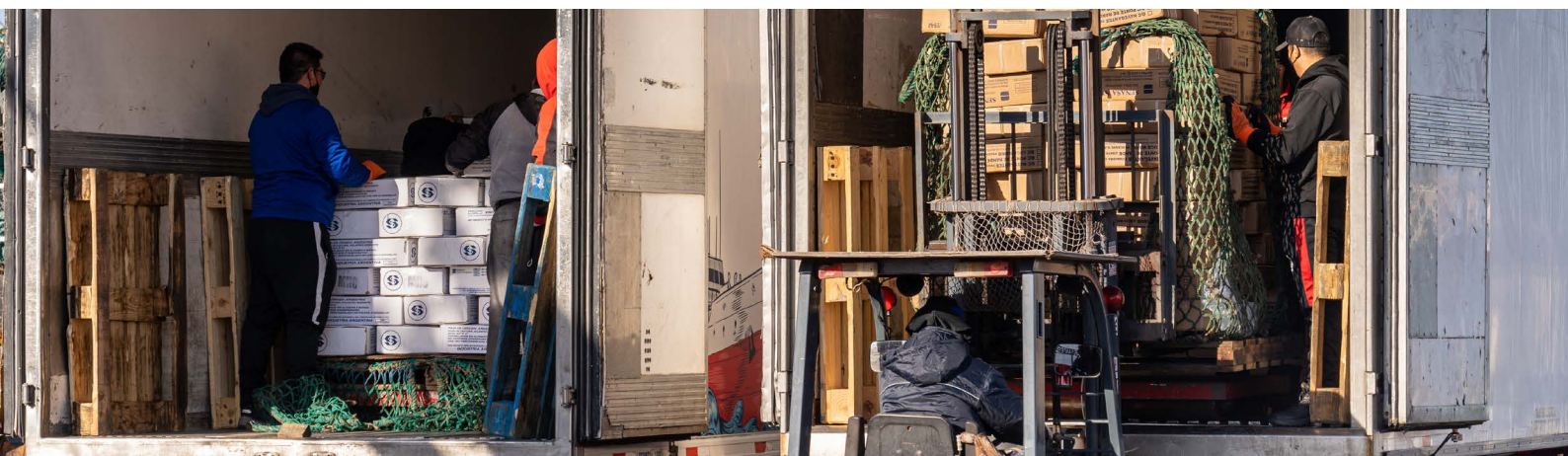
Comercio exterior

Se debe avanzar en establecer **acuerdos bilaterales** que reduzcan o eliminen los aranceles a la importación, y que faciliten el acceso a mercados claves como Estados Unidos o Europa.

Teniendo en cuenta las distancias a los principales mercados de consumo, es necesario fomentar **inversión en infraestructura logística** para reducir los

costos del transporte y **apoyar la creación de rutas de comercio más eficientes**, así como las **asociaciones con empresas logísticas**.

Como ya mencionamos, es necesario **reducir o eliminar los derechos de exportación** para el sector, para así facilitar la inserción de los productos argentinos en estos mercados.



Impacto esperado

Con la adopción de estas medidas, esperamos ver un **incremento de entre el 10% y el 15%** en la estabilidad de las dotaciones y la formalización de tripulantes en un período de 12 meses.

Además, una **recuperación de 5 a 8 puntos de margen** por reducción de imposiciones tasas, mejorando la oferta argentina en los mercados internacionales.

En cuanto a inversión y seguridad, buscamos un **incremento del 20% en CAPEX** y una **reducción del 15% de la siniestralidad** reportada en 18 meses.

Al respecto de la carga administrativa, esperamos una **reducción del 40% en los plazos burocráticos y del 30% en los costos** mediante la implementación de la ventanilla única y el expediente digital único compartido.

Proponemos que estos indicadores sean auditados trimestralmente y reportados a las autoridades competentes, sumando así trazabilidad pública para asegurar transparencia en la implementación de estas medidas.

Agenda de trabajo propuesta

En el contexto de la reforma laboral nacional que impulsa el Ejecutivo, retomando y actualizando componentes del DNU 70/2023 y la agenda fijada por el Pacto de Mayo, orientada a la simplificación registral, la extensión de los períodos de prueba y la implementación de nuevos esquemas indemnizatorios, CAPEAR ALFA

solicita integrar una mesa de trabajo con la Secretaría de Trabajo, la Subsecretaría de Pesca y los diversos organismos técnicos con el objetivo de co-diseñar tanto un régimen laboral especial para las tripulaciones como una ventanilla única de trámites para el sector pesquero.





CONCLUSIÓN

Existe una necesidad urgente de restablecer la competitividad del sector pesquero y reforzar la sostenibilidad del empleo formal de las tripulaciones, teniendo en cuenta que la industria pesquera opera en mercados internacionales en la que no es formadora de precios, pero teniendo que afrontar una estructura de costos no salariales e impositivos que excede a la capacidad de absorción del sector.

Por ello, solicitamos medidas de **alivio tributario** inmediatas como la exención de los derechos de exportación, la suspensión y revisión de las retenciones en concepto de impuesto a las ganancias, la reducción transitoria de las contribuciones patronales y un crédito fiscal acelerado para inversiones en seguridad y eficiencia.

También, la **desregulación** y **desburocratización** del sector pesquero mediante la implementación de un expediente digital único y una ventanilla de trámites única que integre PNA, SENASA, FONAPE y

los Consorcios Regionales Portuarios con un arancel único consolidado, calendario anual de previsibilidad y la eliminación de tasas redundantes.

Finalmente, la elaboración de un **régimen laboral específico** que contemple contratos por marea o campaña, con reglas claras en cuanto a períodos de prueba, beneficios no remunerativos y esquemas indemnizatorios previsibles, la implementación de un sistema simplificado de registro y liquidación y primas de ART ajustadas a la siniestralidad real.

Estas medidas permitirán sostener el empleo formal, incrementar la inversión en seguridad y mejorar la competitividad externa sin comprometer estándares sanitarios ni de seguridad.

Finalmente, proponemos una mesa técnica sectorial para co-diseñar la implementación y auditar trimestralmente el impacto de estas medidas con indicadores públicos.

