



## *Asociación Argentina de Ingeniería Naval*

Buenos Aires, 11 de agosto de 2015.

En vista a la presentación de diferentes proyectos de reactivación de la Industria Naval y promoción de la Marina Mercante Nacional el Consejo Directivo de la **ASOCIACIÓN ARGENTINA DE INGENIERÍA NAVAL** ha decidido emitir el siguiente documento para ser difundido entre autoridades y personas interesadas.

# Propuesta para la reactivación y desarrollo de la industria naval argentina

## 1 ■ ¿POR QUÉ ES NECESARIA UNA INDUSTRIA NAVAL EN NUESTRO PAÍS?

Con frecuencia escuchamos esta pregunta, no sólo de funcionarios y legisladores, sino también de armadores y agentes de importación de buques.

Nuestra respuesta es esta:

- La industria naval es una necesaria y posible en la Argentina y debe ser promovida para recobrar los niveles de desarrollo y eficiencia que tuvo en un pasado no demasiado remoto.
- Argentina tiene una rica tradición de construcción e ingeniería naval que son básicas para potenciar nuevamente su desarrollo y crecimiento.

Veamos algunas de las razones:

***ARGENTINA ES UN PAÍS QUE A LOS EFECTOS DE SU INTERCAMBIO COMERCIAL ES CASI UNA ISLA POR SU DEPENDENCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL QUE EN UN ELEVADO PORCENTAJE SE REALIZA EN BARCOS DEL MÁS DIVERSO TIPO.***

Todos esos tipos de barcos, con contadas excepciones, pueden ser proyectados en el país y construidos en astilleros nacionales.

***ARGENTINA ES UN PAÍS CON UN EXTENSO LITORAL MARÍTIMO Y FLUVIAL ASÍ COMO CON UNA DE LAS MÁS GRANDES Y RICAS PLATAFORMAS CONTINENTALES DEL MUNDO.***

Es por lo tanto un país marítimo y como tal debe poseer una flota mercante y una industria naval de importante envergadura para hacer frente a ese desafío geográfico y económico.

***LA INDUSTRIA NAVAL ES MADRE DE INDUSTRIAS COMPLEMENTARIAS Y POSEE UN EFECTO MULTIPLICADOR ECONÓMICO, EN UN GRADO MAYOR QUE EL DE LA CONSTRUCCIÓN CIVIL, POR LA VARIEDAD DE SUS INSUMOS Y SOBRE TODO POR EL ALTO GRADO DE TECNOLOGÍA Y VALOR AGREGADO DE LOS MISMOS.***

La creación de industrias y el desarrollo tecnológico nacionales son una consecuencia directa del trabajo continuo y abundante de los astilleros, talleres navales y estudios de ingeniería naval; así ocurrió cuando los astilleros trabajaban a pleno.

La industria naval crea muchos puestos de trabajo directos e indirectos que en su mayoría son de tareas especializadas distinto del caso, por ejemplo, de los que crean la construcción civil y otras actividades.

Cuando se han dado las condiciones del desarrollo de la industria naval en nuestro país, se han multiplicado los puestos de trabajo directos así como los de las industrias complementarias, que con el trabajo intenso y constante de los astilleros, el empleo creado en las industrias proveedoras es todavía mayor que el directo y también de alto grado de especialización.

**LA NECESARIA ESPECIALIZACIÓN DEL TRABAJADOR NAVAL DA LUGAR AL FUNCIONAMIENTO DE ESCUELAS DE APRENDICES OPERARIOS, CENTROS DE ENTRENAMIENTO Y CAPACITACIÓN EN LOS ASTILLEROS, EMPRESAS Y EN EL ESTADO.**

El Ministerio de Trabajo, así como también la Armada y las empresas privadas del sector, dan apoyo a esos cursos de especialización que forman personal bien capacitado que además suele ser muy requeridos en otras actividades, como es el caso de los soldadores navales para los gasoductos y las centrales nucleares y los montadores y electricistas navales en centrales eléctricas.

Todavía ahora, la presencia de una numerosa mano de obra especializada naval, junto con los ingenieros y técnicos navales argentinos, es uno de los pilares de la reactivación que se está buscando.

**EL DESARROLLO TECNOLÓGICO DE PERMANENTE ACTUALIZACIÓN QUE REQUIERE LA INDUSTRIA NAVAL DA LUGAR A LA CREACIÓN DE CARRERAS TÉCNICAS Y UNIVERSITARIAS DE NIVEL ASÍ COMO DE CENTROS DE ESTUDIOS Y ENSAYOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD.**

En nuestro país desde la década de 40 del siglo pasado funcionan carreras universitarias de ingeniería naval y otras afines cuyos egresados son reconocidos internacionalmente por su capacidad y formación, lo que en épocas de disminución de la actividad ha significado la emigración hacia los países industriales más avanzados para ocupar posiciones relevantes.

En la actualidad existen carreras de ingeniería naval en la Universidad de Buenos Aires, Universidad Tecnológica Nacional, Instituto Tecnológico de Buenos Aires y de arquitectos navales, orientados a la industria naval liviana, en la Universidad de Quilmes. Estas carreras gozan de un alto y merecido prestigio.

En la Facultad de Ingeniería (U.B.A.) funciona el Canal de Experiencias Hidrodinámicas que realiza las pruebas de modelos de buques muy eficientemente y que son solicitadas por clientes del país y el exterior para el proyecto de nuevos buques.

**LA EXPERIENCIA HISTÓRICA DEMUESTRA QUE CUANDO EXISTEN POLÍTICAS DE ESTADO PERMANENTES EN UN PAÍS SE LOGRA EL DESARROLLO DE UNA MUY ACTIVA Y EFICIENTE INDUSTRIA NAVAL AL TIEMPO QUE SE DESARROLLA LA MARINA MERCANTE.**

Ese fue el caso argentino que desde el gobierno del Presidente Justo en la década del 30 que ordenó la construcción de los rastreadores tipo "Fournier" en astilleros privados y estatales argentinos, los sucesivos gobiernos del más diverso signo político mantuvieron

siempre la política de promover la marina mercante y la industria de la construcción naval, como el Presidente Castillo fundador de nuestra marina mercante en plena guerra mundial, el Presidente Perón en cuyas presidencias se creó el Astillero Río Santiago y se comenzaron a construir en serie buques de guerra y mercantes, práctica continuada por el Presidente Frondizi con el impulso a la ingeniería nacional y los créditos del Banco Industrial, llegando con el Presidente Illia la creación del Consejo Nacional de Marina Mercante que dio origen al Fondo Nacional de Marina Mercante. Esa política de Estado incluso se continuó durante las interrupciones institucionales, dando como resultado un gran avance en la modernización de los astilleros y en la construcción de buques para el país y la exportación con gran creación de empleo y de industrias muy sofisticadas como la fabricación de motores navales de alta potencia, generadores, y equipamiento del más diverso tipo que hoy es necesario importar. Un similar balance positivo obtuvo la Marina Mercante nacional en sus distintas flotas.

**LOS BUQUES SON, SALVO EL CASO DE LOS COHETES ESPACIALES, LOS BIENES DE CAPITAL DE MAYOR TAMAÑO, COMPLEJIDAD Y COSTO QUE PRODUCE LA INDUSTRIA DE UN PAÍS.**

Así es todavía en la Argentina, pese a la disminuida producción naval actual, con el agregado de que la construcción local de buques da al país independencia y autonomía para la defensa nacional en el mar y significa una constante actualización tecnológica y valor agregado de alto significado económico.

**ARGENTINA ES UN PAÍS QUE POR SUS NECESIDADES DE TRANSPORTE Y EXPLOTACIÓN DE RECURSOS MARÍTIMOS HA SIDO SIEMPRE UN ÁVIDO DEMANDANTE DE BUQUES, NUEVOS Y USADOS.**

La construcción naval local significa no sólo creación de empleo y desarrollo tecnológico sino un gran ahorro de divisas usadas para importar lo que con ventaja podemos hacer en el país.

**SE HA DICHO QUE LA CONSTRUCCIÓN NACIONAL SIGNIFICA PARA LOS ARMADORES PAGAR UN COSTO MÁS ELEVADO QUE EN EL CASO DE IMPORTAR LOS BUQUES.**

Eso sólo es cierto en el caso, tan utilizado, en que se compare la importación de barcos usados con la construcción de barcos nuevos argentinos.

La mejor prueba de la competitividad de la construcción naval nacional es la importante presencia de nuestra industria naval en la exportación de buques a países como Alemania, Chile, Polonia, Brasil, Uruguay, Costa Rica, Cuba, Paraguay, Guinea Ecuatorial, etc. que significaron importantes ingresos de divisas para el país.

En la época de plena ocupación de las gradas de construcción de buques, la exportación de los astilleros argentinos era del 30% de su producción.

*TAMBIÉN SE HA DICHO QUE LOS PROBLEMAS DEL FONDO NACIONAL DE MARINA MERCANTE TUVIERON COMO CAUSA EL INCUMPLIMIENTO DE CONTRATO POR LAS PARTES, LAS DEMORAS EN LAS ENTREGAS Y PROBLEMAS TÉCNICOS DE LOS BARCOS.*

Lo cierto es que los astilleros siempre cumplieron sus contratos en tiempo, salvo algunos pocos casos excepcionales y los barcos recibieron en todos los casos la más alta clasificación de las más acreditadas Sociedades de Clasificación de Europa y EEUU. Los barcos construidos entonces son reconocidos por su esmerada calidad y buen diseño, que en la mayoría de los casos fue realizado por ingenieros argentinos. Los problemas financieros que afectaron al Fondo se debieron fundamentalmente a la alta inflación de esa época que afectaba directamente a los préstamos que no tenían cláusulas de reajuste (o indexación como se llamó después). Hubo también armadores que directamente no pagaron sus deudas por causas diversas pero nunca por problemas técnicos de los barcos.

*EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL DE UN PAÍS MARÍTIMO TERMINA CON LA DEPENDENCIA TECNOLÓGICA NAVAL DEL EXTERIOR Y ES EL MAYOR SOPORTE INDUSTRIAL PARA LA DEFENSA Y SEGURIDAD EN EL MAR.*

Efectivamente así lo es en la Argentina donde se han construido, con el mayor éxito, muchos de los buques de la Armada y Prefectura del más diverso tipo y puede decirse que todos los barcos de sus Flotas actuales pueden construirse en el país, dependiendo sólo de circunstancias financieras del Estado.

*SE HA DICHO, DEFENDIENDO LA NECESIDAD DE IMPORTACIÓN IRRESTRICTA DE BUQUES, QUE LA CONSTRUCCIÓN NACIONAL PRODUCE ATRASO TECNOLÓGICO RESPECTO DE LOS PAÍSES MÁS AVANZADOS.*

La realidad es que la información técnica para el proyecto de los buques mercantes y aun de la mayoría de los buques militares está permanentemente accesible, así como los programas para el diseño, en lo que los ingenieros argentinos se mantienen siempre al día, concurriendo u organizando congresos y cursos especializados de actualización, en lo que nuestra Asociación (AAIN) es pionera en Latino América.

Debe recordarse, como uno de tantos ejemplos que los mayores buques de la flota de YPF, los buques tanque de 60.000 ton. tipo "Ing Huergo" que iban a ser importados de los EE.UU. argumentándose precisamente en su época

lo avanzado de sus características, fueron proyectados y construidos localmente con óptimo resultado. Fue una de las últimas decisiones del Pte. Perón antes de su muerte.

## 2 ■ MEDIDAS NECESARIAS PARA LLEGAR A LA REACTIVACIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA

*APROBAR EL PROYECTO DE LEY DE "RÉGIMEN DE PROMOCIÓN LA MARINA MERCANTE NACIONAL Y LA INDUSTRIA NAVAL" (3349-D-2015), PRESENTADO EN LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS EL 10/06/2015*

Es importante que una misma Ley incluya la promoción de los dos sectores de los intereses marítimos y fluviales argentinos para armonizar sus demandas que pueden ser contrapuestas como es la de la importación de buques usados que compiten deslealmente con la construcción de buques en el país. También para que ambos sectores queden bajo una misma Autoridad de Aplicación que al tener la responsabilidad unificada de promover ambos sectores procurará, con conocimiento real del problema, el equilibrio necesario con el fin último de cuidar el interés nacional para lograr el mayor desarrollo económico y social. Resulta muy importante destacar también el declarado propósito en su art 1º - inciso e, "El apoyo al desarrollo en el país de la tecnología e ingeniería navales."

### CABOTAJE NACIONAL

Los buques y artefactos flotantes destinados al cabotaje marítimo y fluvial argentino serán construidos en astilleros del país y con ingeniería nacional.

En forma similar los EEUU vienen estableciendo desde el Siglo XVIII, en una célebre norma conocida como «Jones Act», que todas las embarcaciones de cabotaje deberán ser construidas en astilleros del país.

### GARANTÍA DE LOS ASTILLEROS A SUS CLIENTES DEL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL

Al firmarse contratos de construcción o transformación de barcos, para armadores argentinos o del exterior, es usual que los astilleros deban otorgar una costosa «Garantía de cumplimiento del contrato», lo que hoy resulta prácticamente imposible por la situación de crisis en que se encuentran como aplicación, fundamentalmente en la década del 90, de políticas gubernamentales contrarias a la producción industrial naval que favorecieron la importación de barcos usados.

Se propone que el Estado otorgue una garantía solidaria con el astillero cuando se considere de interés el

proyecto, en forma similar a lo establecido en EEUU en su Ley de Navegación (*Title XI*) y el «*Federal Ship Financing Program*».

#### **CRÉDITOS PARA ACTUALIZACIÓN TECNOLÓGICA E INFRAESTRUCTURA DE ASTILLEROS, TALLERES Y ESTUDIOS DE INGENIERÍA NAVAL**

Es necesario que la financiación bancaria en el país sea ofrecida, a plazos y tasas convenientes, en los montos adecuados para cubrir esas necesidades que serán la palanca para el futuro desempeño en condiciones competitivas del sector. La garantía solidaria del Estado facilitará el acceso al crédito externo, de bajas tasas de interés.

#### **PRIORIDAD PARA OFERTAS NACIONALES EN CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN E INGENIERÍA**

El Estado a través de la Armada, PNA, Puertos y Vías Navegables y otros, constituye un poderoso demandante de embarcaciones y servicios navales, debiendo darse prioridad a las ofertas nacionales de construcción o reparación de buques y artefactos flotantes y que además sean realizadas con ingeniería argentina.

Las entidades del Estado y empresas de capital estatal deberán dar a conocer sus planes de equipamiento naval y llamado a concurso de proyecto, con suficiente anticipación para evitar las ventajas en las ofertas extranjeras que aparecen ofreciendo buques ya construidos que corresponden a las características demandadas.

El Estado otorgará un tratamiento diferencial a la asociación de empresas nacionales y extranjeras en la compra de bienes para la Defensa y Seguridad cuando estos no pueden ser producidos en el país.

#### **PERMISOS Y CUPOS DE PERMISOS DE PESCA**

Dar prioridad en la asignación de permisos y cupos de pesca a los barcos de construcción nacional y reducir el plazo de la tramitación de transferencia de permisos cuando sea hacia un barco construido en el país. Una política similar deberá observarse para la asignación de permisos o concesiones de explotación de recursos extractivos del mar y ríos y de otro tipo.

#### **LICITACIONES INTERNACIONALES DE BUQUES EN ORGANISMOS DE CRÉDITO**

Los representantes del Estado argentino en organismos como el «Banco Interamericano de Desarrollo» (BID), «Banco Mundial» y otros similares, así como las embajadas en países que son sede de los mismos, deberán

mantenerse informados y dar el aviso correspondiente a la industria naval nacional de los llamados a licitación de construcción de buques de los tipos que se construyen en el país, con la anticipación suficiente.

#### **JERARQUIZACIÓN DE LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN**

Se establecerá una Autoridad de aplicación común para la Marina Mercante, Industria Naval, Buques de Pesca, Puertos y Vías Navegables a denominarse «Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos y Fluviales», transfiriendo funciones y bienes que se encuentran actualmente en otras áreas del Estado.

#### **HIPOTECA NAVAL**

Modificar el régimen de Hipoteca Naval prevista en la Ley de Navegación N° 20.094 elevando al segundo lugar de preferencia al acreedor hipotecario, en particular en el período de construcción del buque, para convertirla en garantía más atractiva para los créditos bancarios de construcción de buques en astilleros nacionales, dado que esto se condice con la situación real en la que no existen probables acreedores derivados del ejercicio de la navegación.

## **3. RESUMEN HISTÓRICO**

La construcción naval es una de la más antiguas actividades industriales en nuestro territorio y por supuesto la más antigua de producción de Bienes de Capital, considerando que en el siglo XVI ya se registraban construcciones de navíos que usaban las excelentes maderas y otros materiales locales, en particular en la actual Provincia de Corrientes y en nuestro conocido «Riachuelo de los Navíos».

El censo de 1780 registra tan sólo Buenos Aires 162 carpinteros de ribera dedicados al trabajo naval, lo que nos revela lo antiguo de la mano de obra naval especializada en nuestra tierras.

En 1833 se construye, en el astillero de José Lavarello, el primer buque de vapor, bautizado «El Senta» por su armador don Evaristo Uriburu y ya en 1869 habían, sólo sobre el Riachuelo, 52 astilleros con más de 700 operarios. La inauguración de los diques secos de carena de Darsena Norte en 1897 y los de la Base Naval de Puerto Belgrano en 1902 y 1917 son un hito importante tanto que estos últimos, aun en actividad, siguen estando entre los más importantes del Atlántico Sur.

La construcción en acero dio origen a la industria naval

pesada y en la décadas del 20 al 40 del siglo XX se fundaron los astilleros de Hansen y Puccini en San Fernando antecesor de Astarsa y los Talleres Generales de la Base Naval de Río Santiago que posteriormente dieron origen al Astillero Río Santiago. Astarsa construyó en 1937 el primer buque mayor de 1000 TPB, el buque tanque de 3000 TPB «Figueroa Alcorta» para YPF y en 1935 el Ministro de Marina Eleazar Videla firmó el contrato por nueve rastreadores para la Armada encargados a dos astilleros privados y uno estatal, lo que constituye el nacimiento de la industria naval moderna en la Argentina.

En 1941 con la compra de 23 buques inmovilizados en nuestros puertos por el conflicto bélico se creó la Flota Mercante del Estado y posteriormente al fin de la 2da Guerra Mundial se amplió la flota mercante de ultramar, todo lo cual significó un positivo aumento del trabajo de los talleres navales. En esa época se construían pesqueros y buques mercantes esporádicamente pero es a partir de la década del 60 que la industria comienza un período de sostenida modernización crecimiento y eficiencia. Ello fue debido a la continuidad, durante décadas, de las Políticas de Estado de apoyo a la marina mercante y de desarrollo de la industria naval iniciadas en 1934 que llevaron a la creación de la carrera de ingeniería naval en la Universidad de Buenos Aires en 1942, a pedido del Ministerio de Marina.

También se dio gran impulso a la formación de técnicos navales en las escuelas industriales y al establecimiento de Escuelas de aprendices y cursos de capacitación de operarios, todo lo cual constituye el cimiento del desarrollo industrial naval argentino, aun hoy.

En la instrumentación de esas políticas debe destacarse la figura del contralmirante ingeniero naval Edmundo Manera, impulsor de la carrera de Ingeniería Naval en la UBA de la que fue un distinguido profesor, del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de la Facultad de Ingeniería (UBA), del establecimiento del «Astillero Río Santiago» y fundador de nuestra «Asociación Argentina de Ingeniería Naval».

También es muy destacable la actuación del Capitán de Navío Enrique Carranza al frente del Astillero Río Santiago en su época de mayor productividad y prestigio, figura de la que se ha dicho, con razón, que es a la industria naval lo que Savio es a la producción de acero y Mosconi a la extracción de petróleo, en la Argentina.

Los créditos del Banco Industrial, y luego del Fondo Nacional de Marina Mercante, así como el uso creciente del financiamiento externo como los del BID y el Banco Mundial, resultaron fundamentales para el intenso desarrollo del sector que vio crecer el equipamiento y la

eficiencia en la construcción de numerosos buques para el país y la exportación dando trabajo a una numerosa mano de obra calificada y a la constante creación de industrias productoras de bienes y servicios de alto nivel tecnológico que antes se debían importar, como ocurre nuevamente ahora.

La marina Mercante gozaba de un régimen de reserva de cargas que le aseguraba una alta participación en los fletes y la existencia de un crédito para la exportación de Bienes de Capital facilitó a los astilleros intervenir exitosamente en el mercado internacional ganando contratos importantes por calidad, precio y cumpliendo con el financiamiento exigido.

En 1983 la Marina Mercante argentina alcanzaba un porte de 3.106.516 T.P.B. de las cuales los astilleros locales contribuyeron con más del 30%, porcentual que es mucho más alto si se consideran los buques nuevos pues los importados tenían una elevada edad.

Esta situación duró casi 30 años hasta que en la década del 90 ocurre el derrumbe de la industria.

Los actores más relevantes de ese período son entre otros: el «Astillero Río Santiago», «Astarsa» con planta en San Fernando, Astilleros «Sánchez « «Cadenazzi», «Mestrina» y «Forte» establecidos en Tigre, «Alianza», «Príncipe y Menghi» y «Sanym» situados en la ribera sur del Riachuelo, Astilleros Contessi de Mar del Plata, Vanoli en Quequén, Astilleros Corrientes en la ciudad homónima, «Tandanor» en la ciudad de Buenos Aires, asistidos eficazmente por estudios de ingeniería naval y una creciente industria navalpartista que suplía una amplia gama de equipos y materiales para los buques en construcción.

Las principales causas de la situación de crisis fueron: en el plano mundial la liberalización del mercado internacional de cargas, lo que generó que los armadores locales perdieran los privilegios de la reserva de cargas y enfrentaran la competencia de los grandes operadores internacionales y en el plano interno, la suspensión definitiva del FNMM, cuya fuente de ingresos del gravamen sobre los fletes del comercio exterior ya había sido eliminado por el ministro de Economía Martínez de Hoz. En la década del 90 se instrumentó la nefasta política de promoción del charteo de buques usados a casco desnudo, que significó el cierre de la mayoría de los astilleros argentinos y de las industrias complementarias, con la consiguiente caída de los puestos de trabajo industriales y de servicios correspondientes.

Esa situación con ligeras variantes subsiste hasta el presente, y puede revertirse instrumentando las

medidas que hemos señalado y la Política de Estado de promoción conjunta de la Marina Mercante y la Industria Naval nacionales.

## **4 ■ ANTECEDENTES MARCO LEGISLATIVO SOBRE LA MARINA MERCANTE Y LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINAS**

El desarrollo sostenido de los talleres de reparación de buques para atender al siempre creciente tráfico marítimo de nuestro comercio de exportación e importación a principios del siglo XX, así como de astilleros y empresas navieras argentinas que contaban con el sustento de una eficiente mano de obra y emprendedores provenientes de la inmigración europea, llevó a que en 1910 se promulgara la Ley 7049 y en 1918 la Ley 10608, que intentaban alcanzar el desarrollo en el país de una marina mercante en forma conjunta con la industria de construcción y reparación de buques y la formación de la flota pesquera.

La instalación del concepto de los intereses marítimos argentinos se remonta a unas célebres conferencias pronunciadas en el diario «La Prensa», en vísperas de la 1ra Guerra Mundial, por el entonces Capitán de Fragata Storni, que definió claramente los pilares en que basan su éxito los países marítimos de entonces en el mundo: la marina mercante, la industria naval, los puertos y la pesca.

En 1944 se dictó el Decreto-Ley N° 19492 sobre el cabotaje, ratificado en 1947 por la Ley N° 12980, aun en vigor en lo referente al transporte de cargas. Debe destacarse que estas leyes de Cabotaje si bien tenían como objeto regular el tráfico de cabotaje marítimo y fluvial con beneficios para la bandera nacional, establecían al mismo tiempo un fuerte estímulo a la construcción de buques en el país.

Estas leyes y las posteriores de estímulo a la captura ictícola cumplieron moderadamente su objetivo pues consolidaron el primitivo desarrollo de los sectores de los intereses marítimos argentinos definidos por Storni pero no resolvieron el problema de la financiación de la construcción de los barcos que son bienes de capital de alto valor.

Es a partir de 1951 y de las disposiciones del 2do Plan Quinquenal establecido por el Pte. Perón que empiezan a dictarse nomas legislativas, bajo las más diversas administraciones nacionales, que dan fundamento a una efectiva consolidación de la marina mercante y la industria naval argentinas.

En 1951 se Establece el Registro de la Industria Naval, en 1953 se crea AFNE integrado fundamentalmente por el Astillero Rio Santiago, en 1958 con el Decreto - Ley 3115 se implementa el Crédito Naval en el Banco Industrial de la República Argentina con la garantía de la Hipoteca Naval, reglamentado por el Decreto 4904/60. El Decreto 10033/60 de protección de la industria naval también fue refrendado por el Pte. Frondizi quien también emite el decreto 7992 del 12 de setiembre de 1961 de Renovación de la flota ELMA conocido como «Plan Esteverena» (por el primer Presidente de ELMA e impulsor del Plan) con disposiciones para la construcción de los buques en astilleros nacionales, lo que es un verdadero hito histórico motivo de la celebración del 12 de Setiembre como «Día de la Industria Naval».

En 1963 se crea el Consejo Nacional de La Marina Mercante por el Decreto-Ley 6677, pero es en 1966 con la firma del Pte. Illia que se reglamenta el Consejo y los préstamos del Fondo Nacional de Marina Mercante, formado sobre gravámenes del 2% y 4% sobre los fletes de exportación e importación respectivamente.

La creación de Tandánor data de 1964, estando actualmente en actividad como astillero de reparación y construcción de buques que cuenta con una plataforma elevadora de buques cuyas dimensiones la sitúan entre las mayores del mundo. En 1970 las disposiciones de «Compre Argentino» establecen privilegios para la industria argentina que son beneficiosos para la construcción naval.

La ley 19000/71 de promoción de la actividad pesquera tuvo como resultado un fuerte incremento en la demanda de buques de pesca en los astilleros nacionales que los construye con proyectos de ingeniería local.

El colapso del desarrollo industrial naval llegó en la década del 90 con el dictado de los Decretos 2284 y 2288/91, así como de los nefastos Decretos 1493/92 y 343/96 que permiten el arriendo de buques usados, una virtual importación gratuita, contra la cual los astilleros e industrias argentinas no pueden competir. Lo mismo ocurrió en la Pesca a partir del Decreto 342/89 y Resoluciones posteriores y con la promulgación de la Ley de Pesca 24922 que también establece formas de «charteo a casco desnudo».

La desaparición de las fuentes de financiamiento sumado al incentivo de importación de barcos usados libres de arancel es un coctel fatal para la industria de la construcción naval argentina.

Recién en 2004 con la sanción del Decreto 1010 se derogaron los Decretos 1772/91 2094/93 2733/93 y

se reconoció el fracaso de las medidas tomadas en los 90 y sus efectos sobre la industria naval estableciéndose excepciones a favor de la construcción nacional de varios tipos de buques y la importación libres de arancel de insumos que no se producen en el Mercosur .

El Proyecto de Ley de «Régimen de Promoción de la Marina Mercante Nacional e Industria Naval», recientemente presentado en la Cámara de Diputados mantiene lo normado en el Decreto 1010/2004 y contiene disposiciones que a no dudarlo serán una base positiva para la reactivación de ambos sectores de los intereses marítimos y fluviales argentinos.

## **5 ■ SITUACIÓN ACTUAL Y POSIBILIDAD DE DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL**

La industria naval se divide en dos ramas productivas: la pesada y la liviana. La industria naval pesada que construye y repara bienes de capital destinados al transporte, actividades extractivas y científicas, así como la Defensa y Seguridad con buques de casco de acero, a la que nos hemos referido anteriormente, es la que está actualmente en crisis.

La industria naval liviana que produce embarcaciones para el deporte, la recreación y el turismo con casco de aluminio, plástico y otros materiales livianos, se mantiene actualmente con un aceptable nivel de actividad porque su mercado y problemática son diferentes de los de la industria naval pesada.

Existen numerosos y prestigiosos astilleros y proyectistas navales que construyen embarcaciones livianas de reconocida calidad para el mercado interno y para la exportación.

Ambas ramas de la industria naval son asistidas por la industria navalpartista que se desarrolla fundamentalmente siguiendo el ritmo del trabajo de los astilleros.

Para el desarrollo de la industria naval en un país es imprescindible contar con los adecuados recursos humanos lo que es precisamente el caso argentino.

Como ya se ha dicho, existe en la Argentina una cantidad suficiente de ingenieros, de buena formación académica, con capacidad para el desarrollo de los proyectos de los barcos a construir así como para las tareas propias del astillero en sus oficinas técnicas y en la dirección y el control de las obras persiguiendo el cumplimiento estricto de las exigentes normas de la construcción naval.

Asimismo se cuenta con técnicos navales especializados en las diversas materias propias de la construcción de las estructuras del casco así como del alistamiento del buque.

El plantel de los recursos humanos se completa con una interesante cantidad de buena mano de obra especializada que es a no dudarlo el recurso más importante de esta industria.

Puede decirse sin temor a equivocarse que la industria naval argentina tiene como fortaleza una buena capacidad instalada disponible «por supuesto pasible de ser mejorada» la existencia de una tradición de construcción de calidad a precios competitivos conocida en el país y en el mundo y de emprendedores con experiencia y conocimiento del sector.

Esa tradición hace que existan en la Argentina instituciones representantes de las distintas facetas de la industria naval tales como, en el campo empresarial: «Federación Argentina de Industria Naval» (FINA) a la que adhieren diversas cámaras empresarias y la «Asociación Bonaerense de Industria Naval» (ABIN), la industria naval liviana tiene también su prestigiosa Cámara empresaria.

En el campo gremial la institución más antigua es el «Sindicato Argentino de Obreros Navales»(SAON) que está acompañado por otros sindicatos de especialidades afines.

Los ingenieros cuentan con el «Consejo Profesional de Ingeniería Naval» donde de acuerdo a la ley se otorgan las matrículas para el ejercicio de la profesión.

En el campo académico existen cuatro universidades ya mencionadas y la «Asociación Argentina de Ingeniería Naval» (AAIN) atenta a la actualización técnica naval mediante cursos, congresos y conferencias que son seguidas con interés desde el país y varios países de Latinoamérica.

Todo esto hace al bagaje institucional de antigua data de una actividad industrial argentina que está dispuesta a crecer nuevamente en cuanto consiga el marco legislativo apropiado.

Los astilleros y talleres navales están diseminados a lo largo de todo el litoral marítimo y fluvial del país. Los mayores establecimientos de la industria naval están en Corrientes, Santa Fe, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en la Provincia de Buenos Aires; en el Tigre, Dock Sud, Ensenada, Mar del Plata y Punta Alta. En la Patagonia hay astilleros en Chubut y Santa Cruz.

Todos los astilleros y Talleres Navales están con grados distintos de actividad pero conservan su potencial productivo en están con aptitud de crecer.

En cuanto a los tipos de buques que pueden proyectarse y construirse en el país, puede decirse que no existen limitaciones técnicas de ninguna clase al respecto, aunque sí en lo referente de la eslora que hasta el momento no ha sobrepasado los 240 m, el cual es un límite muy generoso que permite cumplir prácticamente con toda la demanda nacional de buques y artefactos flotantes y resulta muy amplio para atender la exportación.

La eslora de 220 m es un límite para la puesta en seco de los barcos a carenar o reparar pues es lo que admite el Dique de Carena de la Base Naval de Puerto Belgrano y aproximadamente el Syncrolift de Tandano.

La sostenida demanda de barcos es histórica en un país marítimo y con grandes vías navegables como el nuestro pero entendemos que, en este momento, está abierta una muy interesante oportunidad para la construcción naval argentina, dado el constante aumento de las exportaciones por vía marítima que tiene la etapa previa del transporte fluvial en trenes de empuje de barcazas graneleras.

También debe señalarse que las flotas de la Armada y Prefectura necesitan renovar sus unidades, dado su alto nivel de obsolescencia actual, para el cumplimiento de sus múltiples tareas de Defensa y Seguridad en el mar y ríos, a eso debe sumarse la necesidad de renovar los buques tanque para dotarlos de casco doble y la habitual demanda de los sectores tradicionales de la pesca, el transporte y las actividades extractivas de los hidrocarburos en el mar.

También está abierta la posibilidad de un acuerdo de complementación naval con Brasil, cuyos astilleros resultan insuficientes para responder a la enorme demanda que abre la explotación del yacimiento submarino del «presal», en lo que la «Federación de la Industria Argentina»(FINA) viene trabajando hace tiempo habiendo negociaciones avanzadas al respecto.

La conclusión es que **LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ES NECESARIA Y POSIBLE EN LA ARGENTINA** y que está maduro el tiempo para que reciba nuevamente el apoyo normativo necesario para crecer y que se transforme en **POLÍTICA DE ESTADO** la promoción conjunta de la Marina Mercante y la Industria Naval. ■



**Carlos María Brañas**  
Ingeniero Naval y Mecánico  
Presidente



**Julio Eduardo Gallé**  
Ingeniero Naval y Mecánico  
Secretario

---

**Asociación Argentina de Ingeniería Naval**

Tucumán 1438 - 7° P. N° 704 - Tel/Fax: + 54 + 11 + 4371-7787  
C1050AAD Buenos Aires  
REPUBLICA ARGENTINA  
info@aain.org.ar  
www.aain.org.ar