

ACADEMIA DEL MAR**ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N°76.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 31 de agosto de 2004, siendo las 18 horas se inició la septuagésima sexta Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Doctor Oscar R. Puiggrós y la presencia de los siguientes Académicos de Número:

N° 06: Clte. Francisco N. Castro;
N° 08: Vicealte. Carlos Alfonso;
N° 18: Cap. de Nav. Néstor A. Domínguez ;
N° 09: Clte. Juan H. R. Questa;
N° 19 : Alte. Jorge O. Ferrer;
N° 20: Doctor Remo Entelman;
N° 13: Clte. Jorge J. A. Palma;
N° 10: Ing. Fernando Vila;
N° 17: Señor Pedro A. Fox;
N° 11: Arq. Hernán Alvarez Forn;
N° 25: Cap. de Frag. José Guillermo Zuloaga;
N° 35: Ing. Humberto R. Ciancaglini;
N° 38: Vicealte. Julio Italo Lavezzo;
N° 33: Señor Julio C. Bazán;
N° 43: Doctor José Manuel Agis.
N° 40: Clte. Edmundo J. Schaer;
N° 27: Doctor Mario Cámpora;
N° 36: Clte. Norberto M. Couto;

AC. PRESIDENTE: Vamos a comenzar la Sesión de hoy tratando el tema del análisis de un Decreto que ha sancionado, hace unos 20 días, el Poder Ejecutivo: el N° 1010. Este ha dado lugar a comentarios polémicos, La Nación le dedicó una editorial y he escuchado opiniones distintas sobre este tema y, evidentemente, ha despertado un gran interés.

Consideramos útil y adecuado que la Academia del Mar invitara a tres expertos para que nos brindaran sus conocimientos y opiniones sobre el tema. Les digo que he escuchado opiniones en un sentido y en otro, por eso dije que el tema era polémico y como no soy experto, no puedo decir qué me atrae y qué no, de modo que podemos darle la palabra al Contraalmirante Spini, a quien ya conocemos por su exposición en relación con la industria naval argentina.

CONTRAALMIRANTE SPINI: Ante todo les agradezco la invitación para emitir alguna opinión en este ámbito académico de tanto prestigio, y lo hago en nombre propio y de dos colaboradores con los que, en su oportunidad, desarrollamos un trabajo el año pasado en el Centro de Estudios Estratégicos y en relación con la situación de la industria naval argentina y que fue motivo de una charla mía anterior.

Me queda un poco grande su atribución de “experto” en mi caso, porque estoy lejos de serlo, soy sólo un opinante y analista porque me tocó actuar en este ámbito e indagar un poco más que el común de la gente sobre este tema, en particular la industria naval y sus derivados, y me considero con opinión para poder decir algo con relación a este decreto.

Como usted bien decía, el decreto es muy amplio y para los que no conocen el tema, lo que deroga es el decreto 1772/91 que permitía el pasaje de buques de bandera nacional a banderas de conveniencia y obligaba a que en dos años se volviera a esos buques a la bandera nacional, con

lo cual unos sesenta buques van a volver a tener bandera nacional. ¿Qué implicaciones puede tener esto que nos puedan interesar?; en esto es dónde las opiniones están muy divididas y yo creo que es un poco aventurado sacar conclusiones finales; hay quién dice que debemos tener Marina Mercante Nacional y bandera propia, la consecuencia de no tenerlas es carecer de industria naval y algo de razón hay en esto. Pero los intereses marítimos involucran otros intereses que van más allá que la industria naval y la marina mercante; otros aspectos como las vías navegables, los puertos y hasta la legislación sobre pesca, están íntimamente vinculados a todo esto, pero son independientes, en mi opinión. De manera que las consecuencias de este decreto que acaba de salir se van a poder medir mejor cuando toda la legislación que hay que proyectar o modificar esté lista y estamos muy lejos de eso. No hay ley federal de marina mercante, hay varios proyectos en el Congreso y no han avanzado o no se quiere que avancen por intereses opuestos en estas cuestiones. La ley federal de pesca tantas veces propuesta, no se ha modificado, y de allí se podrán derivar una cantidad importante de ventajas para la industria naval y el país si se impusiera que algo de lo que se recaude para pesca se dedicara para construir buques pesqueros competitivos, como ocurre en Chile, y que alienten en este sentido. En mi opinión, para ver el contexto general hace falta un tiempo más; por lo que hoy sabemos, hay una consecuencia inmediata en este decreto, que es el aumento de los costos impositivos: los buques han pasado a bandera de conveniencia porque tienen la ley impositiva muy laxa y al volver a la bandera argentina se va a incrementar, con lo que los armadores tendrían mayores costos. En lo que hace a la competitividad, que puede mejorar o no este pasaje, es también bastante dificultoso poder definirla, porque la competitividad que podemos tener a futuro y que es lo que nos interesa para que estos mayores costos no tengan algún efecto desfavorable para el país, se basa en tres puntos:

1. El costo laboral, que hay quienes sostienen que se va a incrementar o va a traer como consecuencia el aumento de los salarios; en este sentido si no hay cambios por los convenios entre empresarios y sindicatos por la ley federal, sostienen que no va a producir efecto;
2. Otro aspecto es el de los certificados de seguridad; aparentemente en este sentido podría no haber grandes cambios en función de cómo ha llevado hasta ahora los costos de estas tramitaciones, la Prefectura Naval, es la institución responsable en este sentido;
3. El tercer aspecto, el jurídico e impositivo que es donde se puede afectar mucho.

Esto no está claro, no se sabe qué consecuencias va a traer todavía, yo creo que hay que avanzar un poco más para dar una opinión final con relación a lo que puede suceder a futuro y hay algo que quiero remarcar, que es que la Argentina no va a cambiar su posición geográfica ni dejará de depender de los grandes mercados alejados de nosotros, porque su comercio exterior seguirá dependiendo en gran forma de las bodegas marítimas, de manera que el costo de los fletes es lo que hay que afectar y la pregunta con relación a las consecuencias del decreto sería: ¿en qué medida este decreto va a afectar el costo de los fletes?

Nada más por mi parte. Gracias por vuestra atención.

CAPITAN DE NAVÍO CARDOSO: Lo que planteó el Contraalmirante Spini, si hablamos de este decreto, surge como consecuencia de un devenir histórico con relación a nuestra Marina Mercante y por problemas de costo. Cuando uno analiza este decreto parecería ventajoso que los buques vuelvan a bandera, pero, para la ley laboral, pareciera que va a haber colisión de legislaciones porque si el buque navega, ¿cuando quiere aplicar la ley laboral?. Por otra parte, el decreto genera un nuevo costo que hasta ahora lo venimos controlando con el decreto que establece la seguridad por las características de la zona donde opera la tripulación que es el de la Prefectura Naval y luego está la ley con una filosofía distinta de los años 70, una suerte de consensuado entre el armador y el gremio. En lo personal todo esto va a traer nuevamente a que

los armadores tengan que negociar en algunas cuestiones con los gremios por las tripulaciones para sus buques. En principio no pareciera lo más conveniente, por otro lado aparecen dentro de la industria naval varias corrientes, por eso es distinto consensuar una idea dado que aparecen limitaciones para el charteo de buques. Los gremios están muy contentos porque va a subir tripulación que no está con gente en tierra, sino embarcada; se habla de un capitán, no se habla de la pesca, no da la impresión de que esto fuera a mejorar desde el punto de vista de la rentabilidad operativa. Yo comparto que habrá que dejar correr el tiempo para ver qué pasa, si mientras se logra un marco legal definitivo para avanzar más adelante y consolidar algo para nuestra Marina Mercante. Estamos atados de pies y manos; hoy casualmente por la mañana estuvimos con el Contraalmirante Rosenthal en el Congreso, tratando este proyecto de ley que no conviene políticamente; ahora lo rescataron y modificaron, y esto que quedó es “una balanza desbalanceada”; y comentábamos estas cuestiones. Y se habló de la reserva de grano que sirvió cuando el Estado tenía su flota y había empresas que recibían subsidio del Estado, lo que fue derogado en el 83 porque no se siguió operando. Luego cayó el Fondo de la Marina Mercante por falta de recursos. Entonces la pregunta fue que si yo voy a comprar, tengo el barco y el mejor costo que mi Marina Mercante tenga costos atractivos. Cuando uno piensa en la industria naval y en esta legislación, concluye en que hasta ahora nos movemos según intereses sectoriales pero no logramos navegar juntos para el mismo lado, como consecuencia no tenemos nada.

Esta es la situación por la que no creo que este decreto favorezca demasiado, genera un terreno para ver si sale un proyecto para la Ley de la Marina Mercante; esa es la situación general que veo.

CAPITÁN DE NAVÍO BARIDON: Parece que voy a definir un poco el decreto y para fijar mi posición quiero decir que a pesar de ser ingeniero naval, creo que el decreto es como dijo el Académico Presidente, doctor Puiggrós. El objetivo es loable porque busca garantizar el empleo y mano de obra nacional y hay muchas expresiones de deseo que, si se cumplieran los considerandos, teóricamente se accedería a tener un marco jurídico que equilibre. Pero, no obstante, se habló de Ley de la Marina Mercante.

Analizando objetivamente el decreto, para la industria naval y en el corto plazo, es muy positivo porque la industria naval argentina tiene siempre que participar y competir entre buques usados y nuevos y nunca en la Argentina se pudo construir a precios más baratos que un buque usado. Una barcaza hoy en la Argentina, usando todas las posibilidades de conseguir los mejores niveles de acero, una barcaza standard, está en un precio de costo más lo que quiere ganar el astillero, que esta en el orden de los 600 mil dólares. Considero los valores de hoy en el mercado. Por otro lado una barcaza usada se puede conseguir en 100 mil dólares y entonces no se podría competir con los 600 mil, quizás se pueda competir, pero con lo usado nunca.

Si no hay mercado, todo lo demás no tiene sentido. El mercado de la marina mercante está definido en un mercado de ultramar y de cabotaje; con el mercado de ultramar la industria naval quiere competir, va a obligarles a los armadores a competir porque es el más transparente, pero es muy difícil conseguir un armador que quiera construir en la Argentina. En el de cabotaje estoy de acuerdo en defender los intereses de la industria naval porque lo hacen todos los países del mundo, como Estados Unidos.

En todo el cabotaje ningún armador que no sea americano puede navegar entre puertos de Estados Unidos. Allí no se permite que se construya ningún barco en otro país, el constructor debe ser de ese país. Otro país conocido, como lo es Holanda, no tuvo escrúpulos cuando un astillero ganó una licitación para construir un remolcador en Costa Rica, habían ganado la licitación y luego recibieron la comunicación de Costa Rica que el gobierno holandés le puso los otros dos millones para que sus astilleros sigan operando. En Asia se construyen los astilleros en

zonas alejadas de otras áreas para que la presión de toda esa gente sea fuerte para que los gobiernos mantengan a los astilleros. Pocos astilleros dan ganancia, se siguen haciendo porque es necesario. Para que haya industria naval en la Argentina necesitamos que se subsidie de una forma u otra a la industria naval; el armador tiene que ser el dueño de un barco con bandera argentina o tiene que tener en su contrato, si él lo está operando, claramente estipulado el tiempo que va a durar ese barco para que sea autorizado a charrear otro barco y que la construcción sea constante en el tiempo y verificar la forma en que un armador puede traer un barco charter, o soy dueño de un barco o lo alquilo y puedo traer otro o tengo una orden de compra en un astillero de traer otro barco. Hay disconformidad con el decreto 1772 cuando se producen problemas con la tripulación, esa norma los deja desprotegidos, y eso es lo que les preocupa hoy a los armadores. En este momento estaba siendo presentada, al Secretario de Puertos y Vías Navegables, la reglamentación donde puede haber cambios importantes en un sentido u otro. Las críticas a este decreto consisten en que no aporta elementos para la financiación de las construcciones; pero ocurre que esa no era la función de este decreto. Se está trabajando en el Banco Nación para la financiación de las construcciones.

AC. PRESIDENTE: Estados Unidos tiene una reglamentación dura para los barcos de cabotaje, subsidia a Estados Unidos?

CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN: Sí, absolutamente, se abrió el juego para que dijeran si querían tener buques al precio libre o si tienen que subsidiarlos y explicar los motivos y se consiguió que la ciudadanía expresamente se manifestara a favor de subsidiar a su industria naval.

Si alguien decide construir un buque en Estados Unidos y quiere agregar ciertas cosas y el organismo considera que ese buque puede servir de apoyo logístico a las Fuerzas Armadas le pueden dar un porcentaje del valor del buque y el armador se compromete. Estados Unidos es un país caro para construir y no es eficiente ni barato para la construcción porque está subsidiado, pero aceptará ese riesgo.

La India subsidia en el 40% porque los astilleros trabajando dan mucho más mano de obra que todos los marinos que puedan venir para tripular los buques construidos. Hay que buscar un equilibrio porque la industria naval es madre de industrias.

Nuestro país es marítimo, es una isla, y tenemos un solo astillero capaz de construir buques de ultramar y sin ese subsidio no sería nada. El subsidio es de 40 millones de pesos por año, son 12 ó 13 millones de dólares al año para hacer buques de ultramar y mantener un astillero trabajando y dando trabajo.

AC. FERRER: Una pregunta, el Mercosur existe en ciertos proyectos, ¿es posible un grado de funcionalidad entre tres factores, Mercosur, la Hidrovía y la cooperación internacional?. Lo digo pensando que es más fácil la cooperación internacional entre países culturalmente evolucionados y avanzados respecto a los países emergentes.

CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN: Muchos van a ir a la bandera de Bolivia o Paraguay, no van a tener interés en construir. Un factor común sería lo ideal, pero es muy difícil. No lo veo en el corto plazo.

AC. FOX: Me duele todo esto porque fui marino mercante y estamos muy alejados de la realidad del mundo, no debería haber una legislación parcializada, ella no resuelve el problema integral. Tenemos que pensar en lo grande, en las cargas a granel y en contenedores y el flete es

amplio, no tenemos capacidad, si uno mira la flota de los transportistas del mundo, hay pocos barcos propios, el resto es train-charter y ello trae confusión.

Hemos hablado desde hace 15 años de una ley multimodal y en el mundo no existe. Estamos faltos de cultura en esto, hacemos lo incorrecto, no hay un index internacional y además está la Prefectura Naval. ¿Quién valora el valor del buque a casco desnudo? No avanzamos en ese tema, si hablamos de intereses parciales, tenemos Marina Mercante de barcos en la Hidrovía, de los petroleros dentro de lo que es el cabotaje y se lo lleva todo la compañía; hay un desorden en la autoridad por desconocimiento.

AC. CASTRO: El tema tiene origen desde hace muchos años como idea del Contraalmirante Marín, que es el río de la Plata, un tapón frente al volumen inmenso de la capacidad de los barcos para llevar a larga distancia y son barcos de arriba de 5 mil toneladas de carga, eso hace que el calado no permita que entre en el río de la Plata y la idea era montar un sistema con puerto de aguas profundas.

AC. FOX: Esto merecería una reunión más, si no se avanza, merecería otro tema y un poco es el problema de la Cancillería, después no se discutió.

AC. PRESIDENTE: Yo dije que había escuchado opiniones y que es un tema polémico y los felicito de que en la Academia del Mar se pueda escuchar en este ámbito de libertad académica. Les voy a pedir unos minutos para el Académico Vilas.

AC. VILAS: Quiero informar a la Academia que he sido invitado por la Directora del Instituto Oceanográfico Argentino de Bahía Blanca, Doctora en meteorología María Cintia Piccolo con motivo de haber cumplido 39 años de actividad con ellos. En la ceremonia me fue obsequiado un libro denominado: “Ecosistema del Estuario de Bahía Blanca” cuyo índice pongo a disposición de los señores Académicos a través de Secretaría.

El Instituto, creado en 1969 sobre la base del Instituto Oceanográfico de la Universidad Nacional del Sur, es parte del CRIBABB, que es el Centro Regional de Investigaciones de Bahía Blanca, dependiente del CONICET y la Universidad Nacional del Sur. La relación con la Armada, que era partícipe del convenio de creación, no es actualmente todo lo sólida que debería ser luego de que dicha institución se retiró del convenio en 1978.

El Buque “Puerto Deseado” que es de la Armada y que este Instituto usó en otros tiempos para investigaciones oceanográficas fue construido por AFNE y ahora se usa para ir a la Antártida. Es así como el mencionado Instituto sólo cuenta actualmente con una lancha llamada “Buen Día Señor” que es usada en la medida de lo posible. Deseo destacar que, pese a las limitaciones económicas y de recursos materiales, el Instituto hace una gran tarea de investigación que no podemos dejar de tener en cuenta.

CAPITÁN DE NAVÍO BARIDÓN : Yo quería agradecer su gentileza al invitarme y reclamar lo que dijo el Sr. Fox,. El hecho es que no tenemos autoridad competente e idónea, nuestro manejo político de la cosa es que los fines de la Nación que hacen a los intereses marítimos están siempre moviéndose en un andarivel político al calor del amigo político del momento, no hay política de estado ni continuidad. Cuando uno termina la gestión y se va no queda nada, nada progresiva, todo queda en un pantano que se modifica indefinidamente sin encontrar soluciones a estos problemas

AC. PRESIDENTE: Sin otro particular, se levanta la sesión.