



La revancha de los astilleros

Es insólito pensar un país como la Argentina sin industria naval, pero ella no escapó al régimen dismantelador impuesto por la convertibilidad. Al impulso de la devaluación, el sector volvió a ganar en competitividad. Sin embargo, aún falta definir el nuevo perfil industrial naval y —en especial- recuperar las capacidades y las destrezas laborales que se perdieron. En el Congreso se discute un proyecto que resultará vital para que los barcos argentinos vuelvan a navegar.



Por **Lucio Casarini**
lcasarini@e-mi.com.ar

La industria naval es una de nuestras industrias más antiguas. Nació durante la época virreinal y tuvo un desarrollo sostenido a lo largo de los siglos XIX y XX. Conoció su época de oro en la década del 60, cuando se hacían buques de todo tamaño y finalidad. En 1961, se fundó la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), que unificó los buques de la Flota Ar-

gentina de Navegación de Ultramar y los de la Flota Mercante del Estado. Empezó a funcionar con unos 60 buques y su rol fue clave a lo largo de tres décadas. Entre 1992 y 1997, la empresa fue progresivamente dismantelada, como parte del desguace general del sector público: ELMA desapareció, sus buques fueron malvendidos, el personal terminó en la calle y el proyecto de una flota mercante argentina se esfumó.

Radiografía del sector naval.

La construcción naviera es un sector industrial muy complejo. Forma parte del rubro metalmeccánico, pero utiliza componentes que provienen de muchos sectores fabriles. La Federación de la Indus-

tria Naval Argentina (FINA) está integrada por unas 100 firmas y agrupa al empresariado del sector. De este total, unas 40 empresas integran el complejo pesado y el resto pertenecen al sector liviano que incluye astilleros, talleres y navalpartistas.

Según el Centro de Estudios para la Producción de la Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa, la facturación anual del sector en 2004 fue de alrededor de unos \$ 153 millones de pesos, empleando alrededor de 3100 personas. Pero las actividades de reparación (teniendo en cuenta la duración, el costo y el desgaste de los productos finales) son muy importantes: la Argentina posee con Tandano

el mayor taller de reparaciones de latinoamérica y el tercero del mundo. Otra particularidad es el decisivo rol del Estado, sobre todo en la rama pesada. Tanto en su rol de productor (astilleros Río Santiago y Tandanor), como de financiador de la actividad.

En cuanto al área de embarcaciones de recreo y deportivas, según la misma fuente, en 2004 se exportó con destino a Nueva Zelanda, España, Estados Unidos, Brasil, Chile, Uruguay, Emiratos Árabes Unidos, Venezuela, Argelia y Bélgica, por un valor cercano a los 7,3 millones de dólares.

Los líderes de la industria naval mundial están en Asia. El número uno es Corea del Sur: según la consultora británica Clarkson, el año pasado la astilleros surcoreanos recibieron pedidos por 19 millones de toneladas. En el segundo puesto del ranking de nuevos encargos se encuentra la industria naval china, que en 2006 consiguió órdenes por valor de 15 millones de toneladas y desbancó a la japonesa. La Unión Europea entregó pedidos por 4,9 millones de toneladas

En el Mercosur, Brasil va a inaugurar este año dos astilleros con una inversión total de U\$S 200 millones y con infraestructura de Samsung y Hyundai, dos empresas que cuentan con tecnología de punta en construcciones navales.

Astillero que produce, astillero que cierra. En nuestro país, los años 90 también fueron devastadores para la industria naval; en especial, para el sector pesado. Cerra-

Petroleros para Venezuela

En la actualidad, Astilleros Río Santiago –que se encuentra bajo control del gobierno bonaerense– está construyendo dos buques petroleros para Venezuela. Cada uno será pagado en 58 millones de dólares por el gobierno de Hugo Chávez. Los buques, sin embargo, deberán ser construidos con 10 mil toneladas de chapa naval importada ya que durante los ‘90s la planta de laminados para buques de gran porte fue vendida a Brasil.

Los petroleros significarán una fuente de ingreso vital para este Astillero que supo ser la insignia de la industria naval argentina. Un dato más. En estos momentos, ASTARSA tiene en construcción un granelero de 27 mil toneladas para un armador alemán. Y por otro lado, Tandanor, otro astillero que construye barcos de gran porte, está negociando contratos con el exterior por unos U\$S 80 millones para armadores de Alemania y del sur de Europa.

ron 25 astilleros, naufragó el sector navalpartista y unas 30 mil personas quedaron sin trabajo. ¿En dónde están las causas de desmantelamiento del sector? En primer lugar, en el sustrato ideológico que legitimó la desvinculación del Estado de toda actividad industrial. Pero sin dudas, fue la convertibilidad la que finiquitó la competitividad de la industria naval y de su sector privado. Dos decretos nacionales completaron la obra. Ese fue el final. (Ver recuadro “*Unos 210 barcos ...*”).

Sin dudas, la devaluación

de 2002 cambió el escenario y ahora la industria naval ha vuelto a ganar en competitividad: en la actualidad se construyen desde botes de turismo hasta petroleros. No es ajeno a este relanzamiento el nuevo contexto internacional: la demanda mundial de embarcaciones es hoy superior a la capacidad instalada de los astilleros. En parte, por la aparición de nuevos protagonistas en la economía mundial como la India y China, que compran enormes cantidades de granos. Y también por el creciente flujo del transporte marítimo de petróleo.

“El sector está renaciendo de una crisis terminal, en la que cayó en los años 90”, sostiene Juan Pablo Dikovsky, del Centro de Estudios para la Producción de la Secretaría de Industria. Según el economista, ya hay una gran demanda internacional. “De hecho, por varios años

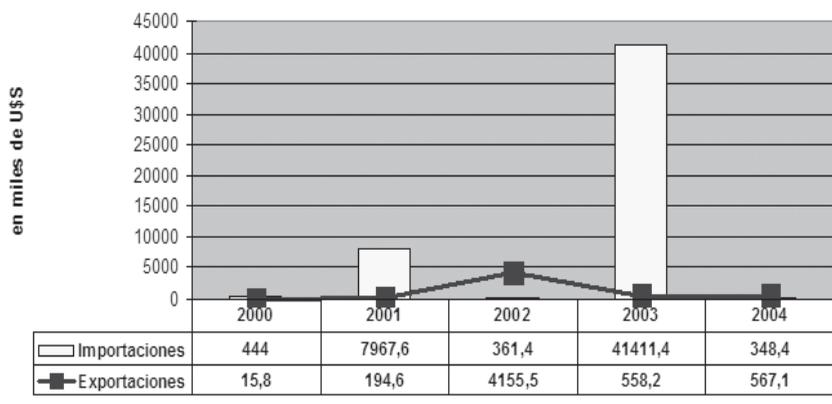


Foto: Fernández Trujillo

La revancha. Luego de la agonía a la que la política económica de los años 90 los condenó, los astilleros argentinos vuelven a producir.

Comercio Exterior 2000-2004

CEP sobre la base de Aduana



Una competencia inconveniente. La importación de barcos usados constituye un serio freno al retorno de la plena actividad del sector.

las gradas para la construcción de cargueros están ocupadas”, agrega.

Para grandes y chicos. “Desde hace dos o tres años, la industria naval argentina está levantando y a la universidad nos llegan solicitudes de personal para varios sectores”, afirma Héctor Longarella, director de la carrera de Arquitectura Naval de la Universidad Nacional de Quilmes. El académico afirma que la Argentina puede construir buques de toda escala y competir en el mercado internacional “si el Gobierno preparase un plan para propiciar la exportación de barcos y barco-partes”, agrega. Longarella recuerda que hasta hace algunos años, la Argentina tenía astilleros que hacían buques pesqueros para todo el mundo. “Esto debe recuperarse. La Argentina puede ser como Australia, Nueva Zelanda o Brasil”, sostiene con convicción. Se trata de países con sistemas económicos que favorecen los proyectos de gran escala.

Según Dikovsky, existe un debate pendiente sobre si la industria naval local debe especializarse en barcos de gran escala como

los que fabrica Corea del Sur, o en buques de tamaño medio. “Lo importante es que la Argentina elija su lugar en el mercado mundial de la construcción de barcos”, concluye. En cambio, para Domingo Contessi - dueño de un astillero marplatense dedicado a la construcción de pesqueros - será en la industria naval pesada donde más se notará una eventual reactivación, ya que ellos vienen de períodos donde estuvieron completamente paralizados, sin perjuicio que los astilleros medianos, que nunca cesaron totalmente su acti-

vidad, sean los que podrán capitalizar mejor esta reactivación. De hecho, ya lo vienen haciendo porque no necesitan de grandes inversiones en infraestructura para trabajar al cien por ciento de su potencial.

Existe sin embargo, una preocupación que comparten tanto los grandes astilleros como los pequeños: la falta de personal capacitado en todos los niveles. “Hay oficios que se perdieron”, sostiene Dikovsky. Y agrega que en la mano de obra “hay un déficit porque la reducción de planteles extinguió a los aprendices. No hay soldadores ni caldereros”. También escasean los ingenieros navales, quizás porque muchos tuvieron que dedicarse a otra cosa durante los últimos 20 años.

La demanda insatisfecha de especialidades obligó a la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA) a dictar cursos de carpintería, pintura naval, soldadura y matricería plástica, entre otros oficios. “Para el desarrollo de la industria naval es clave que vuelvan a existir los colegios técnicos”, afirma Longarella. “Los chicos del secundario deben saber

Unos 210 barcos volvieron a tomar la bandera argentina

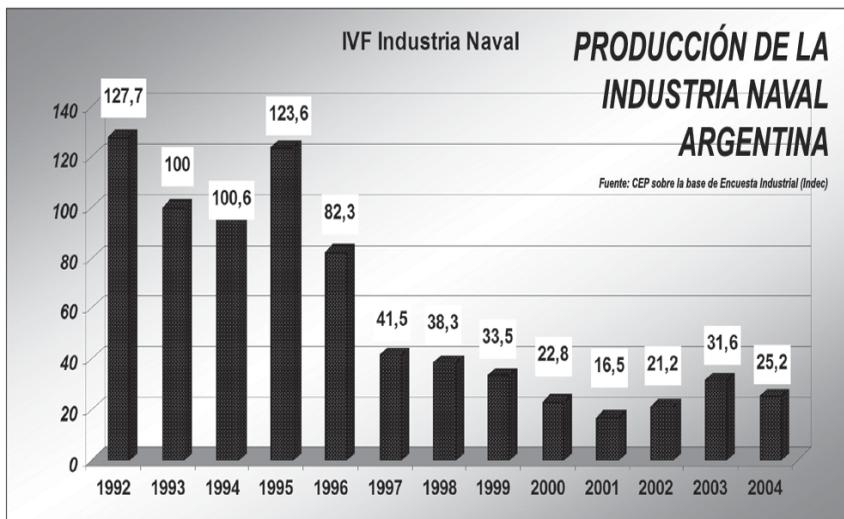
La Argentina tiene unos 300 barcos cargueros que lucen la bandera nacional. Hace dos años los barcos en esas condiciones eran apenas 20. El resto de las embarcaciones se había pasado, aprovechando la desregulación a fondo de los años noventa, a las denominadas “banderas de conveniencia”, como Liberia o Panamá. Esto marcó una suerte de resurrección de la Marina Mercante. Según datos de la Dirección

Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, un total de 210 barcos se acogieron al régimen creado por decreto 1010 / 04. La norma puso fin a la larga vigencia de otro decreto de Carlos Menem y Domingo Cavallo, de 1991, que había habilitado la migración de barcos argentinos hacia banderas extranjeras. El éxodo fue casi total: aquella decisión provocó que quedaran escasos 18 buques con bandera nacional.

que van a tener trabajo de eso que están estudiando. Y todo esto implica un plan de país a 50 años. En los países que tienen una industria naval sólida, los astilleros funcionan desde hace cientos de años”.

La voz de los empresarios. En el mundo no hay gradas –astilleros disponibles- hasta 2009. La industria naval mundial se encuentra colapsada de órdenes de compra. Sólo para adelantarse en las listas de espera se pagan hasta U\$S 3 millones. Se trata de una gran oportunidad.

“Creo que la industria naval argentina vive un momento de gran expectativa”, afirma Contessi. Para este marplatense que logró atravesar el *parate* de los ‘90, “la industria naval argentina se encuentra en la puerta de un período que podría ser catalogado como de resurgimiento, siempre y cuando se comiencen a concretar todas las nuevas construcciones que se insinúan”. Pero Contessi encuentra también otras limitaciones para el despegue de esta industria: “la improvisación, la falta de herramientas



Alentar la industrialización naval. El sector está logrando revertir el retroceso sufrido en la década pasada, pero reclama apoyo estatal.

financieras para las inversiones en infraestructura y la falta de una verdadera vocación naval’. Según el armador, existe una contradicción entre la voluntad de sostener el crecimiento del sector y la incapacidad del Estado para frenar la importación de barcos usados. “No se trata de aplicar restricciones, sino de otorgar beneficios a quienes optan por construir sus buques en astilleros nacionales”, sostiene a la par que insiste en la necesidad de modificar normativas y acabar

con los trámites que deben completar quienes se dedican a fabricar barcos nuevos, tramites a los que califica de absurdos.

En estos momentos, el Congreso Nacional debate el Proyecto de Ley de la Industria Naval, impulsado por el diputado Miguel Dovená. La iniciativa pretende, entre otras cosas, la reconstitución del Fondo de la Marina Mercante, que podría volver a constituirse en la palanca financiera necesaria para el despegue del sector. El proyecto tiene ya la aprobación por parte de la Comisión de Industria y por la de Intereses Marítimos. Sólo falta una definición por parte de la Comisión de Presupuesto y Hacienda. Se trata de un paso importante para recuperar el terreno perdido. Según la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA), si se acuerda un marco legal para el sector, la industria naviera y sus proveedores podrían crear unos 30 mil puestos de trabajo en los próximos cinco años. Los astilleros argentinos sólo buscan su revancha para que sus barcos vuelvan a navegar.

Una marina mercante propia

La Segunda Guerra Mundial (1939-1945) fue el contexto en el que la Argentina creó una marina mercante propia por primera vez en su historia. Decenas de buques de países beligerantes quedaron inmovilizados en puertos argentinos. Eso facilitó su compra por parte del Gobierno. Así surgió la Flota Mercante del Estado, fundada en 1941 para atender la exportación de materias primas hacia Europa y otros destinos del

mundo. En 1951, bajo la presidencia del General Perón, el Estado compra varias empresas privadas del sector y crea la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, que convive con la Flota Mercante bajo la Subsecretaría de Marina Mercante de la Nación. En 1961, el gobierno de Arturo Frondizi las unifica y crea la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), con una flota de casi 60 buques. Los años 90 se encargarían de desmantelarla...