

Caso OPV. Presupuesto Nacional 2019 – por Raúl E. Podetti

Parte 1

En octubre 2019 se realizó una maratónica y violenta sesión en la Cámara de Diputados del Congreso de la Nación Argentina. Se trataba la aprobación del Presupuesto Nacional 2019 que es la más objetiva muestra de lo que el gobierno proyecta para el año siguiente en materia económica y particularmente en relación a recaudación, gasto e inversiones. Esto dividía a los diputados presentes en el recinto en dos posiciones encontradas y aparentemente irreconciliables.

Por un lado, la posición oficial que presentaba y defendía un Presupuesto con un fuerte ajuste económico tanto del lado del gasto como del ingreso -menos fondos para gasto público y más impuestos. Intenta así llegar al objetivo de "déficit (primario) cero" que exige el Fondo Monetario Internacional como condición para mantener los desembolsos del gigantesco (realmente descomunal) préstamo solicitado.

Por otro lado, la oposición que acusaba al gobierno de pretender un "ajuste salvaje" que la gente ya no puede resistir y que en realidad sería una imposición del FMI que es quien, según este sector, está realmente gobernando al país. Esta posición en contra del proyecto de Presupuesto estaba además apoyada por organizadas manifestaciones violentas en las afueras del Congreso que eran a su vez reprimidas por las fuerzas de seguridad.

El saldo de la jornada fue:

- El Presupuesto 2019 obtuvo ajustadamente la media sanción que buscaba el Gobierno, faltando sólo la aprobación del Senado.
- Los disturbios en la plaza de los Dos Congresos dejaron grandes destrozos e imágenes de extrema violencia.
- Hubo cientos de heridos y 27 detenidos. Entre ellos varios manifestantes del ARS (Astillero Río Santiago), que en los últimos tiempos han liderado la oposición política más combativa y violenta del país.

La furia del ARS parece estar mucho más orientada a la desestabilización del gobierno que a solamente mejorar la política naval que afecta al astillero, que en realidad es casi la misma en lo que va de este siglo.

A pesar de no estar de acuerdo con las formas violentas de oposición de la dirigencia sindical del ARS y casi con ninguno de sus argumentos ni reclamos, en este caso hay un tema en el que encuentro una coincidencia.

Se trata de la protesta contra la clara intención del Gobierno de importar barcos que podemos construir en el país. En la planilla anexa al Art 40 del Presupuesto 2019 figura un crédito externo para que el Ministerio de Defensa compre cuatro Patrulleros Oceánicos (OPV) por 340 millones de euros a pagar en los próximos tres años. El concepto, monto, moneda y plazo es singularmente coincidente con la muy inconveniente oferta del gobierno francés.

La próxima reunión Macrón-Macri, sólo días después de la fecha de aprobación final del Presupuesto, sería la ocasión planeada para perpetrar la mayor y más escandalosa compra naval de la historia argentina. Hay que impedirlo. Sin violencia, pero hay que impedirlo.

Como hacen los países de la región, nosotros podemos construir esos barcos en la industria naval nacional, principalmente privada, con calidad, plazos y condiciones financieras mejores que la excesiva oferta del astillero estatal galo, comprobado además, como el más corrupto del mundo en situaciones muy similares a ésta.

Esta es la compra naval del siglo. Pensando "mal" éste podría verse como un enorme negociado escandaloso y pensando "bien" podríamos calificarlo como un terrible "error bien intencionado", pero en ambos casos, el desempleo, las pérdidas económicas y el subdesarrollo generado en el país es el mismo.

Parte 2 – Pensando “mal”

Si pensamos “mal” y presumimos que los 340MMeuros del Presupuesto 2019 para importar los OPV de Francia encierra un negociado entre funcionarios civiles y militares, criollos y galos, debemos analizar algunos datos de este proceso.

- En 1994 la Armada solicitó al astillero SANYM, un proyecto de reemplazo de sus antiguos barcos tipo “Avisos”. Se le diseñaron Patrulleros de Alta Mar (OPV), que eran económicos de operar y su construcción podía hacerse eficientemente en astilleros del país con 100% de crédito externo, repagándose en pocos años con una reducción parcial de la pesca ilegal.
- Por veinte años, hasta el 2015, hubo muchos intentos fallidos de importación y de construcción nacional (los menos) de estos barcos y se llegó a comprar en el 2008 un proyecto alemán a precio exorbitante que terminó en escándalo judicial por grandes coimas. Mientras tanto, los países de la región construyeron con gran éxito sus propios OPVs, generando empleo, recursos fiscales, desarrollo y ahorrando divisas.
- Tras los primeros meses de la nueva administración, en 2016, la Armada definió velozmente que la mejor opción que había era comprar cuatro barcos OPV al astillero estatal francés DCNS. Se solicitó la alternativa de que alguna de esas unidades se terminen en Tandano pero los franceses aumentaban excesivamente el precio en ese caso.
- A fines del 2016, el equipo asesor de presidencia me solicitó una opinión profesional sobre el tema OPV y la oferta francesa que era muy fuertemente defendida por la Armada. Presenté un estudio de un centenar de casos similares (sobretudo regionales) que demostraban que el precio francés era muy superior al valor internacional y que era posible y mucho más conveniente construirlos en el país, involucrando principalmente a la industria privada.
- A principios del 2017, expliqué personalmente este tema al presidente Macri durante la firma de un convenio por el que Holanda ofrecía financiar el 100% de los barcos íntegramente construidos en Argentina. Al poco tiempo, Macri canceló la avanzada negociación para la tan inconveniente compra directa al astillero estatal de Francia.
- En 2018 la oferta gala volvió a la escena en condiciones aun peores. Ahora no se construiría nada aquí, serían sólo tres los barcos nuevos y nos darían un OPV viejo que nunca lograron venderle a nadie (ni la misma Armada francesa lo quiere!) y además se harían en una planta naval francesa de inferior calidad y sin experiencia.
- El astillero francés, al que la Armada quiere comprarle los OPVs en forma directa y a muy alto precio, lidera el ranking mundial de corrupción naval según el estudio de la prestigiosa Fletcher School de USA, con comprobados casos recientes de sobornos (más de 1000 MMUSD) y homicidios relacionados en Taiwán, Pakistán, Malasia y Arabia Saudita. En Brasil, el astillero elegido por nuestra Armada es el socio de Odebrecht, esta denunciado y muy comprometido por coimas millonarias en el capítulo naval del Lava Jato, que curiosamente se llama operacao “Champagne” .

Pensando “mal” sería muy fácil explicar que la “única” opción viable para los decisores nacionales sea la provista por el líder en la corrupción naval mundial, con ofertas claramente superiores al valor de mercado y con barcos de probada desaprobación internacional.

Además, para reducir visibilidad de la evidente inconveniencia han debido evitar activamente la consideración de alternativas nacionales virtuosas y la libre compulsa de ofertas internacionales.

Parte 3 – Pensando “bien”

Si pensamos “bien” y descartamos que los 340MMeuros del Presupuesto 2019 para importar los OPV de Francia encierra un negociado entre funcionarios y militares criollos y galos, podemos abocarnos a analizar las causas de lo que se llamaría un terrible “error bien intencionado”.

Para esto debemos hacer una serie de reflexiones :

- Por su historia (al menos hasta mediados de los 90), el candidato “natural” para construir estos barcos en el país sería el ARS, pero su crecientemente mala performance de las últimas décadas ha hecho que los sucesivos gobiernos -incluido el actual- no lo hayan considerado como una opción viable. En veinte años ha crecido la desconfianza sobre su cumplimiento contractual y no hay una garantía efectiva ya que cliente y proveedor es el mismo Estado.
- La relación entre el gobierno y el ARS empeoró mucho más en el último año por razones aportadas por ambos, alejando aun más su consideración como parte de la solución OPV. El gobierno piensa que con ese contrato fortalecería al monstruo que intenta devorarlo y además esta seguro que no tendría los barcos en el plazo ni en el precio estipulado, convirtiéndose en rehén del ARS.
- El segundo candidato natural sería el estatal CINAR con las instalaciones ideales y subutilizadas del astillero Storni y la gestión en mejoría de su vecino Tandanor. La falta de experiencia en construcciones, la mala relación con la Armada, la negativa de hacer crecer al estado industrial y el hecho de que también aquí faltaría un garante real, alejó esta opción como solución OPV.
- El resto de la industria naval nacional privada es totalmente desconocida por los funcionarios nacionales y al analizar estos astilleros medianos separadamente no aparecería ninguno que por si sólo pueda ser candidato a dar la solución integral al proyecto OPV.
- Un análisis superficial podría terminar aquí, concluyendo que los OPV deben importarse porque en Argentina “no se puede”. Para evitar esta conclusión falsa y simplista, al ser consultado en octubre 2016, presenté al equipo asesor presidencial de Jefatura de Gabinete “otra” solución nacional para el proyecto OPV. Esta solución virtuosa fue bien recibida por sus beneficios de empleo, recaudación, ahorro de divisas, financiamiento, garantías, impacto industrial futuro, etc., pero tenía algunos inconvenientes :
 - o Requería por parte del gobierno un trabajo mucho más complejo y de fondo que la siempre sencilla solución de importación.
 - o Tenía la firme oposición de la Armada que insistía que la solución francesa era la mejor, más segura, rápida, conveniente y “la única viable”.
- A las trabas mencionadas se sumó el hecho de que Francia aumentó fuertemente la presión diplomática para colocarnos sus malos y caros OPVs y éste fue un factor fundamental de intercambio en la mesa de negociación para obtener el voto francés que faltaba para asegurar la entrada del biodiesel argentino a la Comunidad Económica Europea.
- Mientras tanto se aprobó la Ley de Industria Naval que prohíbe que el Estado importe barcos sin previa consulta al sector, lo cual no se hizo nunca.
- Lo que tampoco se entiende es porque no hubo una licitación internacional.

Pensando “bien”, este “error bien intencionado” evita la libre compulsa de ofertas, es ilegal y facilista, impidiendo desarrollar soluciones virtuosas con impacto futuro positivo. Además, el gobierno estaría decidiendo pagar más caros por peores barcos a cambio de que el vendedor en actitud mafiosa no nos trabe la venta de biodiesel a Europa.

Parte 4 – Una Decisión

Asumamos que, como es prácticamente un hecho, se termina aprobando el Presupuesto 2019 y según consta en su Planilla Anexa al Art 40, queda autorizado el endeudamiento por 340MMEuros para la "Adquisición de Patrulleros Oceánicos – OPV", como reza el renglón del mencionado Anexo.

Lo único que habría cambiado después de la aprobación del Presupuesto es que el Poder Ejecutivo tiene algo así como un "permiso" legislativo para endeudarnos a todos en hasta 340MMEuros para comprar barcos de patrulla marítima. Punto. Eso es todo lo que pasó.

Puede ser muy malo o muy bueno. Depende de lo que Macri decida hacer con ese permiso. Pero esto no lo obliga a cometer un peligroso error histórico (comprarlos con sobreprecio al astillero mas corrupto del mundo) ni tampoco a hacer lo correcto -aunque debería- que sería usar esos recursos para construirlos competitivamente en el país.

Imaginemos al presidente ante esta decisión en Casa Rosada, rodeado de sus asesores:

- Seguro que se preguntaría para que eran esos buques. Y de inmediato recordaría a los almirantes mostrándole las imágenes de los barcos ilegales robándonos nuestra riqueza ictícola sin que podamos hacer prácticamente nada y pidiéndole urgencia en la compra de la flota de OPVs pues hace 40 años que no tienen un barco nuevo y éstos además se repararían solos, con la reducción de la pesca ilegal.
Macri no tendría dudas de que es necesario tener estos barcos cuanto antes.
- Después se podría preguntar si es mejor importarlos en vez de construirlos acá. Allí le recordarían que el ARS es el único astillero capaz pero que seguro que nunca los entregarían y terminarían saliendo tres veces más caros que importarlos.
- Repreguntando sobre si Tandanor podría hacerlos le dirían que sólo se dedica a la reparación, no a la construcción, que no tiene experiencia y que prepararlo llevaría mucho tiempo y se estaría agrandando al estado industrial en vez de achicarlo.
- Si llegara a seguir insistiendo y preguntara sobre astilleros privados, le dirían que son muy chicos y que sólo hacen "barquitos de pesca, remolcadorcitos o barcasas sin motor". Y que además, no podrían financiar ni garantizar las construcciones.
Quizás -difícilmente- recordaría que le habían mencionado otra alternativa nacional público-privada con participación externa en el financiamiento y la provisión de equipos pero que la Armada no la quería y que era mucho más compleja que la importación. Esa alternativa hablaba de 4000 puestos de trabajo y 200 MMusd de ahorro de divisas.
- Finalmente volvería a pedir la oferta de Francia y el análisis comparativo que ya le habían mostrado antes y que reflejaba las virtudes de la oferta gala, especialmente en lo referido al voto favorable de Macron para permitir el acceso del biodiesel nacional al mercado europeo
- Como conclusión, Macri podría decir algo así:
 - o *Parecería que en el mejor de los casos, si lográramos realmente construir estos barcos acá, generarían un impacto económico muy inferior al que se genera en el campo con el biodiesel y además nos aseguramos una fecha cierta para empezar a terminar con la pesca ilegal.*
 - o *Si no hay otra opinión al respecto confirmen la firma con Macron y avancemos con los otros puntos que se hace tarde.*