

VECTOR NAVAL

Introducción

Rectorado Universidad de Buenos Aires , 10-09-2019

Ing. Raúl E. Podetti

- El territorio marítimo argentino es el doble que el territorio terrestre.
- Nuestras pesquerías son de las más ricas del planeta, pero por estar descuidadas, son las más pirateadas.
- El 90% del comercio exterior argentino se realiza por agua.
- Sólo el 1% del transporte por agua se hace con bandera argentina.
- El 90% de la flota actual de cabotaje (pesca, fluvial, servicios portuarios) son barcos que se importaron usados y libres de impuestos. Todos se podrían haber construido competitivamente en el país.
- PNA e INIDEP nunca compraron barcos en la Argentina. Siempre los importaron y en forma poco clara.
- Hace 40 años que la Armada no compra un barco argentino. Acaba de hacerse la mayor compra de la historia (500MMUSD) pero al exterior, en forma directa e ilegal, sin considerar mejores ofertas nacionales.
- Los astilleros públicos pierden 200MMUSD/año. Son 15 veces menos eficientes que sus pares de la región.
- Los países de la región hacen casi lo opuesto que nosotros y crecen en forma sostenida.

Argentina tuvo un gran desarrollo naval.

En 1937 el país inició este arduo camino de crecimiento y entre 1965 a 1981 logró gran expansión naval gracias a efectivas políticas de estado, llegando a participar del reducido grupo de países exportadores de buques. Construimos 1.300 buques por 6.000MMUSD (desde pesqueros de 20m a petroleros de 240m). Con ingeniería propia casi siempre y con dos tercios de contenido local (llegamos a construir motores navales). Durante las últimas cuatro décadas hemos retrocedido (- 90%) a un nivel de subdesarrollo equivalente al de los países menos marítimos del mundo. Navalmente hoy somos mucho menos que Paraguay.

El sector naval puede salir a flote.

Contamos con mucha gente que sabe diseñar, construir y tripular los buques que necesitamos. Aún nos quedan 2 astilleros públicos y 14 privados capaces de construirlos. Tenemos centenares de talleres navales y empresas navalpartistas. Los barcos que necesitamos más, son los que hacemos mejor. Hay instituciones navales consolidadas: profesionales, sindicales, industriales, transportistas, pesqueras, portuarias, etc. Sólo falta que de la cima de las decisiones políticas se erradiquen engañosos mitos y se le dé lugar a un modelo virtuoso de desarrollo naval moderno.

¿Por qué un VECTOR NAVAL?

A la cuestión naval nacional justamente le faltan atributos vectoriales: Dirección, Sentido y Magnitud. Las malas prácticas continuas han hecho perder el rumbo. Se necesita redireccionar con sentido nacional. Además, el atraso acumulado es tan grande que la solución no pasa por pequeños ajustes de cosmética.

¿Por qué el PIUBAD?

Las decisiones políticas de las últimas décadas parecen haber respondido a los intereses corporativos más poderosos, ajenos al desarrollo armónico nacional. Y a pesar de los muy malos resultados que se iban comprobando, insólitamente se mantuvieron las mismas políticas destructivas. Conociendo en profundidad las diversas corporaciones navales, y sus intereses en pugna, no creo que ellas puedan aportar las soluciones porque suelen priorizar sus intereses sectoriales sobre los del conjunto. En cambio, desde la UBA podría surgir una voz nueva e interdisciplinaria que, sin un interés sectorial, incorpore esas voces y articule una propuesta de desarrollo en que se base la futura política de estado naval.