

## Caso OPV y la Armada – por Raúl E. Podetti

### La opinión de la Armada Argentina

Se armaron rápidamente una serie de reuniones en el Edificio Libertad (sede de la Armada) donde me junté con el equipo de oficiales y abogados a cargo del Proyecto OPV en esa fuerza militar. También participé de reuniones conjuntas en Casa Rosada con la Armada y el equipo asesor del Presidente.

A medida que se iban detallando en mayor profundidad las ventajas de la nueva alternativa de construcción nacional de los OPV, algunos oficiales de la Armada empezaban a incomodarse y a desarrollar una actitud obstruccionista.

Los argumentos principales de los marinos eran:

- *La construcción nacional es un “sueño” pero lo consideramos inviable.*
- *Nunca hemos estado tan cerca de llegar a los OPV, y el camino de la industria nacional va a ser más difícil y más largo. Ya decidimos evitarlo.*
- *Tras muchos meses de trabajo, hemos elegido a DCNS que tiene buen precio y también aceptaría construir algo de los últimos dos barcos en el país.*
- *No vamos a poner en peligro la negociación con DCNS para considerar esta nueva alternativa. Ya estamos empezando a avanzar con los borradores de contrato con los franceses.*

Sorprendidos por esta actitud tan cerrada de los oficiales de la Armada, les preguntamos sobre la participación de Tandanor y sobre el extra costo que eso significaba. Nos explicaron que:

- *Tandanor fue puesto por Defensa. No lo pidió la Armada. Nos preocupa mucho.*
- *El extra costo es por transferencia tecnológica, herramental, entrenamiento en Francia y sobre todo, por el riesgo Tandanor. Eso te lo cobran muy cara.*
- *El costo final será bastante mayor cuando se considere la mayor potencia que deseamos y los cambios que queremos de Sistemas de Estabilización, de Control de Armas y de Helicópteros, y todos los gastos asociados a hacerlos en Francia.*

Al retirarnos, cruzando el Patio de las Palmeras, insistí una vez más en que reconsideraran la posición respecto de la industria naval nacional. De repente uno de los oficiales, marcadamente nervioso y con voz encendida, me dijo:

*Mi única responsabilidad es con la Armada. Mi misión es dotar a mi fuerza de esta flota de OPV cuanto antes. Como sea. La industria no es mi tema. No entiendo qué es lo que tiene que venir a decir Usted acá. Estábamos muy encaminados, y vino a entorpecerlo todo. Además, Usted no está acá en representación de ningún astillero en particular, ni de la FINA, ni del Sindicato.  
Para mi Usted no es nadie, ¡NADIE!*

Mientras este oficial se iba, un almirante se me acercó a disculparse en nombre de su colega de armas. Pensando en lo que acababa de vivir y lamentando irme con un mal pensamiento, le contesté:

*El problema, parece ser que NADIE se preocupa por generar trabajo en el país.*

## ¿Cómo construirlos en Argentina? ¿Cómo financiarlos?

Mi primera respuesta fue aclarar que si bien este camino era el mejor, iba a estar lleno de dificultades, algunas reales y muchas inventadas (o exageradas) ya que la importación, típicamente más cara, suele generar recursos “extras” para obstaculizar el proceso más virtuoso del desarrollo nacional.

Como primera idea comenté que me parecía que, dada la magnitud y sensibilidad del proyecto, debían disponerse los recursos humanos y físicos más aptos.

Propuse considerar el siguiente esquema para la construcción nacional:

- Licitarse y contratarse a un consorcio o UTE con responsabilidad unificada y garantizada, formado por astillero(s) nacional(es) y un experimentado grupo industrial naval internacional. Cada uno debería poder garantizar su parte y acreditar su real experiencia en las tareas a realizar.
- Disponer en forma parcial y temporal de parte de las instalaciones del Astillero Storni, que están muy subutilizadas hace muchísimos años. El cargo de alquiler de uso lo fijaría el Estado.
- Negociar el financiamiento blando por el 100% y a largo plazo, con el país de origen del grupo industrial naval participante, que proveería los sistemas, materiales y equipos importados que no se producen en el país, estimados en el orden del 54% del contrato total.

Respecto de este último punto, hubo cierto escepticismo en el equipo, por lo cual les conté mis experiencias personales en este tipo de alianzas cuando teníamos nuestro astillero (SANYM), en Dock Sud, Avellaneda.

*“A fines de los ochenta, nos asociamos con un grupo naval alemán que proveyó el paquete de importación y el 100% de financiamiento para que construyéramos buques portacontenedores para Alemania y que exportamos a principios y a fines de los noventa, hicimos lo mismo con las mayores corporaciones americanas del mercado fluvial (Halter Marine Inc. y Trinity Industries Inc.) para exportar barcasas y remolcadores de empuje de última generación para la Hidrovía Paraná-Paraguay.”*

Terminé el tema con la siguiente pregunta:

*“Si una PYME industrial naval del Dock Sud pudo hacerlo para proyectos privados, y teniendo al gobierno nacional y provincial totalmente en su contra, ¿no debería ser mucho más fácil lograrlo en este caso?”*

Unos pocos meses después de esa reunión, podría haber mencionado el convenio firmado entre FINA y Royal IHC, en el marco de la visita del Presidente Macri a Holanda el 27 de marzo de 2017. Con este grupo internacional, acordamos que ellos financiarían el cien por ciento de proyectos navales construidos en el país con créditos blandos europeos, a cambio de ser proveedores de tecnología y equipamiento importado de aquel origen. Los OPV serían un proyecto perfecto para aplicar este esquema.

Sobre el final de esa reunión tan positiva, lancé una propuesta que aceptaron de inmediato: hagamos una reunión con la Armada, Defensa, Tandano.

## **El astillero estatal francés elegido por la Armada Argentina**

330 MMUSD (más "extras") recomendó, a principios del 2018, la Armada Argentina que el país pague por la construcción de 3 barcos patrulleros oceánicos (OPV) al astillero estatal de Francia y que de "yapa" nos den uno usado, que en 7 años nunca le pudieron vender a nadie. ¡Ni la misma Armada francesa lo quiere comprar!

El astillero francés preferido por la Armada Argentina lidera el ranking de corrupción naval mundial; el sobreprecio al que los compraría Argentina es un 60% sobre el valor de mercado; la industria naval privada local los puede hacer en el país competitivamente y la compra es ilegal pues incumple la reciente ley 27.418

### **El astillero francés es el peor.**

El astillero estatal francés, al que Argentina le está intentando comprar en forma secreta, directa y con grandes sobrepuestos, 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 1000MMUSD) y homicidios relacionados en Taiwán, Pakistán, Malasia y Arabia Saudita. En Brasil, el astillero elegido por el gobierno argentino es el socio de Odebrecht y está denunciado en el capítulo naval del Lava Jato, que curiosamente se la llama "Operacao Champagne".

Ver <https://sites.tufts.edu/corruptarmsdeals/>

### **Los OPV franceses son muy caros y se pueden hacer en Argentina**

El libro *"Industria Naval Argentina - 100 Años"* publicó un estudio de mercado mundial de 400 barcos de ese tipo que muestra que Argentina estaría pagando un 60% de sobrepuesto.

También detalla la forma para hacerlos acá tras una licitación internacional, generando 4.000 empleos y ahorrando 200 Millones de dólares de divisas.

Argentina cuenta con amplia experiencia, más de 15 astilleros privados competitivos y apoyo tecnológico y financiero externo a largo plazo para construir estos barcos en Argentina.

En la región, el 92% de este tipo de barcos OPV se construyen hoy en astilleros locales (Chile, Brasil, Perú, Ecuador, Colombia y México)

### **La compra es ilegal**

El Artículo 15 de la Ley de Industria Naval (noviembre 2017) establece que las compras de barcos del Estado sólo pueden hacerse en el exterior una vez agotadas las instancias de construcción nacional. Nunca se consultó a la industria local y secretamente se negoció la compra directa en Francia.

Estas denuncias sumadas a la crisis económica nacional, hasta ahora han logrado impedir que la mayor compra naval de la historia argentina cause además el mayor daño naval a los argentinos.