

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

El sector naval pesado argentino y las estrategias de los actores.

Russo Cintia.

Cita:

Russo Cintia (2013). *El sector naval pesado argentino y las estrategias de los actores. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/153>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

**XIV Jornadas
Interescuelas/Departamentos de Historia
2 al 5 de octubre de 2013**

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: 19

Título de la Mesa Temática: Estado, empresas y desarrollo económico en el siglo XX

Apellido y Nombre de las/os coordinadores/as: Dr. Guillermo Banzato (Facultad de Humanidades/UNLP), Dr. Aníbal Jáuregui (CEEED/FCE/UBA), Dra. Russo, Cintia (UNQ_FFyL, UBA)

TÍTULO DE LA PONENCIA

LOS ASTILLEROS ARGENTINOS:

LA PERSPECTIVA DE LOS ACTORES DEL SECTOR

Cintia Russo

Universidad Nacional de Quilmes

Facultad de Filosofía y Letras, UBA

curssso@unq.edu.ar

Este trabajo tiene por objetivo analizar el desempeño de la industria naval pesada argentina (INP) en la última década, es decir, sus condiciones de competitividad

presente y futuras. Para ello hemos identificado los aspectos que determinan la trayectoria del sector así como sus encrucijadas en el mediano plazo. Hemos analizado, en trabajos anteriores, la trayectoria de la INP en los últimos 50 años y en particular la de los dos astilleros públicos que explican hoy el 90% del empleo en el sector¹. Es por ello que en estas páginas nos enfocamos hacia su situación presente y el diagnóstico y propuestas de los actores para el mediano plazo.

Presentamos este trabajo dividido en dos partes: la situación actual de la INP y el planteo de los actores, es decir, su interpretación de la trayectoria y posibilidades del sector en el mediano plazo. Para la primer parte, elaboramos un anexo sobre la “industria naval en cifras”, características de los establecimientos, ubicación, capacidades técnicas, tipo y destino de la producción. Las fuentes utilizadas para elaborar estas páginas son: estadísticas (nacionales, provinciales y de las cámaras empresarias), documentos institucionales, memorias y balances de las asociaciones empresarias fundamentalmente dos: la Federación de la industria Naval Argentina, (FINA), la Asociación bonaerense de la industria naval (ABIN). Para la segunda parte hemos privilegiados dos fuentes: entrevistas a informantes clave y la prensa. Si bien se trata de una fuente compleja y polisémica, los periódicos locales se han convertido, en este trabajo, en una pieza muy valiosa, sólo en ellos hemos encontrado datos, referencias, opiniones y percepciones que ninguna otra fuente documental nos ha proporcionado.

I. La industria naval pesada argentina trayectoria reciente

El periodo de mayor expansión de la INP se registró entre 1960 y fines de los 80 y los años 90 marcan el inicio de su desarticulación. Entre 1974 y 1994 los astilleros pasaron de 327 a 301; asimismo, en esos 20 años se observa una reducción del 78% de la ocupación total (de 10568 a 2210) mientras que el promedio de ocupados en los astilleros pasa de 32,3 a 7,3 (Indec, Censos económicos, 1974, 1985, 1994). Si bien la reducción de los puestos de trabajos directos es significativa debe considerarse una pérdida aún mayor de empleos indirectos (talleres y proveedores naval-partistas). En los años 90, cerraron 25 astilleros, la industria naval partista, casi desapareció, y se calcula que unas 30.000 personas empleadas directa e indirectamente en el sector quedaron sin trabajo (Ing. Podetti, 25-10-2011).

¹Russo, C. 2012 “Los astilleros del Estado trayectoria y desafíos”. Workshop at the Centre for Area Studies (CAS). *Global Labour History in Perspective: Shipbuilding Industry and Globalisation since 1950*. University of Leipzig, jointly organized by the Centre for Area Studies and the Rosa-Luxemburg-Foundation..

Las razones de esta debacle pueden identificarse en una serie de factores pero de este conjunto el marco institucional y regulatorio resulta determinante. La eliminación del encuadre institucional de la ISI explica en gran medida el devenir de la industria naval, a saber: la anulación de las leyes y decretos de establecidas en las décadas del 50 al 80, desarticulación de la Marina Mercante y los mecanismos de financiamiento (Fondo Nacional de la Marina Mercante), la privatización y cierre de las empresas públicas (YPF, YCF, etc.). Las consecuencias de estas políticas fueron, por un lado, la pérdida de peso del Estado argentino como armador, la disminución de la oferta de los astilleros nacionales y la contracción de las unidades de la Marina Mercante de bandera argentina, con el consiguiente aumento de su edad promedio y grado de obsolescencia.

Consideremos entonces a través del encuadre regulatorio de la industria naval cómo se fue desarmando en los 90, pieza por pieza, el entorno institucional de la etapa 'sustitutiva'. Este proceso se inició con el Decreto 1772/1991 que dispuso el cese provisorio de bandera para los buques y artefactos navales, a excepción de los destinados a la pesca, inscriptos en la matrícula nacional, y permitió la inscripción de los armadores en otros registros, lo cual derivó en la amplia utilización de las banderas de conveniencia, favoreciendo la explotación de los barcos, flexibilizando tributos, regímenes laborales y controles. Las embarcaciones extranjeras gozaban, entonces, del derecho de ser consideradas como de bandera nacional. Este decreto facilitó la entrada al país de buques extranjeros usados y abrió la posibilidad para que barcos de bandera nacional adoptasen otras banderas y gozar de sus beneficios. A su vez, a partir del Decreto 2284/1991 sobre la Desregulación del Comercio Interior se derogó la ley 18250/1969 de Reserva de Carga para armadores argentinos, argumentando que "la administración pública no debe disponer de medidas que interfieran en la libre oferta y demanda ni que obstaculicen el incremento de la oferta de servicios y transporte". Más aún, a partir del el Decreto 1493/1992 vigente hasta el 2003 se creó un registro de buques extranjeros que permitía el arrendamiento a casco desnudo (charteo) para todo tipo de actividades por un plazo de tres años, sin impuestos de cabotaje sin tributar IVA, ni aranceles de importación ni el impuesto anual a la renta presunta. En este contrato el locador posee la tenencia de barcos por tiempo determinado, incluyendo el derecho de designar al capitán y a la tripulación.

Durante la posconvertibilidad, se inicia una etapa diferente para la INP y especialmente desde el año del decreto 1010/2004 se marca un punto de inflexión, se abren nuevos astilleros y se reactivan otros. En esta etapa, la devaluación no parece haber sido un elemento determinante, si bien permitió bajar costos. Este decreto plantea una nueva agenda del estado para la industria naval, ya que deroga parte de la normativa

anterior con el objetivo de “brindar las condiciones necesarias para incrementar sustancialmente la oferta de los armadores argentinos, reduciendo sus costos operativos y permitiéndoles alcanzar los niveles de competencia que el mercado demanda”, y se establece, entre otros puntos, el tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo bajo el régimen de importación temporaria por armadores argentinos, con excepción de aquellos para los que la industria naval cuenta con capacidad de producción (pesqueros, embarcaciones para recreación y deporte, transporte de pasajeros o de carga inferior a las cinco mil toneladas, barcas, remolcadores y dragas, entre otros). Asimismo, se plantea sólo la importación de aquellos insumos, partes, piezas y/o componentes que no son producidos en el Mercosur.

Considerando los principales astilleros y talleres naval partistas y empresas de servicios vinculadas al sector, socios de la FINA (creada en 1962)², de ABIN (creada en 2004) y de la Cámara santafecina de la industria Naval (CASIN, creada en 2010) estaríamos incluyendo casi el 90% de la capacidad instalada de la INP argentina (ver anexo). Los principales astilleros argentinos que poseen oficina de ingeniería naval, construcción y reparación de buques, alistamiento, transformaciones de buque, diseño fabricación de otros artefactos navales y montajes industriales, son (ABIN, FINA, CASIN, 2013 ver anexo): Astilleros Río Santiago (ARS, 1953), Complejo industrial naval argentino (CINAR, formado por Tandanor-exDomecq García, 1879, 2007), Astilleros Corrientes (1958), Astillero Punta Alvear (2009), Mestrina (1960), Tecnao (1978), SPI-ALNAVI (2009), SPI-API (2004), Sistemas portuarios integrados S.A., SPISA (1976), Coserena (1980) y Astilleros F. Contessi (1949) (estos cinco últimos). La principal actividad de los dos astilleros estatales (ARS y CINAR) es la construcción y reparación de buques de gran porte, y concentran casi el 90% del empleo. El resto de los astilleros se orientan principalmente a la construcción y reparación de embarcaciones de pesca y barcas fluviales. De este conjunto de astilleros, la mayor parte fue creada antes de los años 80 y sólo tres establecimientos, de origen privado, a partir del 2004. Dos del grupo Servicios Portuarios Integrados (SPISA): ALNAVI – 2009, ubicado en Campana, Pcia Bs As-, especializado en barcas fluviales; y Astilleros Patagónicos Integrados (SPI-API, 2004 en Caleta Paula –provincia de Santa Cruz-, con capacidad operativa para construir y reparar buques de hasta 800 tons. La empresa Ultrapetrol, inauguró en 2009, en la provincia de Santa Fe, el Astilleros Punta Alvear con capacidad para construir barcas fluviales en serie.

² Fina está constituida por 9 entidades asociadas, agrupadas en seis cámaras en categoría de activas que son: ATNA, CACEL, UCN, CINA Mar del Plata, CINA, Cámara de Talleres Navales y actividades portuarias de Punta Alta, y tres entidades en categoría de adherentes, ARS, CAPINAVAL, AAIN (Memorias, FINA, 2006

1.1 El financiamiento y los recursos humanos como condición de posibilidad de la INP

1.1 .1 Financiamiento

La construcción y reparación de embarcaciones de la INP se caracteriza por ser productos complejos ‘basados en proyectos o diseños específico’, de un alto costo unitario y generalmente ‘hechos a medida’. Esta característica obliga a la industria a depender significativamente de la capacidad de financiamiento, siendo ésta un cuello de botella para su desarrollo.

Desde la eliminación del Fondo de la Marina Mercante en 1993, recién a partir del 2006 se pusieron en marcha dos instrumentos de financiamiento: el Nación Leasing (acuerdo entre el Banco de la Nación Argentina (BNA), el Nación Leasing S.A. y el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación) a través del cual se buscó financiar la construcción de buques en astilleros argentinos. El segundo instrumento es el Leasing Naval PyME por el cual se financia también las operaciones de *leasing* de uso comercial para micro y PyMEs. Por otra parte, se sancionó la Resolución 78/06 del Ministerio de Economía y Producción, que limitó la importación de buques usados, modificando los términos de la Resolución 511/00. En la misma dirección, se implementaron reducciones impositivas y arancelarias al derecho de importación extrazona (Resolución 356/04, Secretaría de Industria, Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa). El Leasing Naval fue otorgado por dos vertientes: la Subsecretaría de la Pequeña y Mediana Empresa (Sepyme) del Ministerio de Economía (aplicable a embarcaciones de armadores pyme de cualquier tipo) y el Banco Nación (que financia la construcción de buques en astilleros argentinos

Este financiamiento constituyó en su momento una promesa para los astilleros argentinos de menor porte para solventar la construcción de buques en talleres nacionales ya que el objetivo explícito del plan trienal era sostener la expansión de la flota de bandera y recuperar la industria naval. Sin embargo, a partir de su implementación este instrumento mostró rápidamente sus debilidades: en primer lugar no preveía el pre-financiamiento del capital de trabajo y por falta de garantías resultó inviable ya que el valor de un barco superaba en numerosas ocasiones el propio valor del astillero que lo construía (Ing. Mospán, 14 de abril 2012). Un ejemplo de esta dificultad es el caso de ARS que garantiza sus construcciones de embarcaciones de gran porte mediante una ley, es decir, la provincia es la que aporta la garantía.

1.2 Recursos humanos

La consecuente eliminación de puestos de trabajo como resultado de la desarticulación de la industria de los 90, ocasionó que operarios especializados, técnicos e ingenieros navales perdieran su empleo y migraran hacia otras industrias.

La reactivación de la industria desde mediados de los 2000, demanda soldadores, caldereros, técnicos navales, ingenieros navales y mecánicos, pero esos recursos humanos, una de las condiciones para el desarrollo de la INP, se redujeron drásticamente durante la larga década de decadencia. Cuando los astilleros y talleres dedicados a la construcción de buques comienzan a demandar profesionales y mano de obra calificada, quedan al descubierto los fuertes déficits en este mercado de trabajo. “Los operarios capacitados y los ingenieros navales escasean. Estamos teniendo inconvenientes para conseguir soldadores de buena calidad, caldereros y, fundamentalmente, supervisores e ingenieros que estén en las plantas” (Horacio Martínez presidente de FINA, la nación, 4-9-2005).

Mientras en la década del 70 en la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) se recibían 30 ingenieros navales por año, con la contracción del sector, el promedio descendió, en los 90, a dos por año, para luego iniciar una lenta recuperación en los años 2000. En 2010, en la UTN y la carrera de ingeniería naval de la Facultad de ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (FIUBA) la matrícula alcanzó el promedio histórico de entre 7 y 8 egresados (la nación, 4-9-2005).

En un escenario en el que la demanda laboral supera la oferta en una proporción de 3 a 1, y ante la escasez de técnicos, los ingenieros y estudiantes de Ingeniería Naval gozan de plena ocupación. Las empresas armadoras, los astilleros y los estudios de ingeniería demandan profesionales y técnicos por ello “los 20 estudiantes que cursan entre tercero y sexto año de la UTN y el ciento por ciento de los alumnos de la UBA están trabajando” (Ing. Colpechi, 4-9-2005).

Los resultados de la reactivación que registra el Consejo Profesional de Ingeniería Naval se traducen en cifras que de alguna manera estarían señalando la intensidad de este proceso: mientras que entre 1991 a 2000 se tomó nota de unas 200 encomiendas, o registros de la tarea profesional en 2004 alcanzaron el número de 946; y entre 2000 y 2005 se duplicó la cantidad de matriculados (la nación, 10-5-2005).

Las universidades que actualmente ofrecen carreras de ingeniería naval o títulos vinculados a la actividad, son: ITBA (ingeniería naval, licenciado en oceanografía), Universidad de la Marina Mercante (ingeniería de máquinas navales, y licenciatura en administración naviera), FIUBA, (ingeniería naval), UTN regional Buenos Aires ingeniería naval, Universidad Nacional de Quilmes arquitectura naval, UTN regional

Mar del Plata (ingeniería Naval y pesquera), Escuela naval militar, Escuela Nacional de Náutica (ESNN)

Tras el cierre de las escuelas de aprendices y de formación técnica, en la industria naval faltan supervisores, técnicos navales, caldereros, oxigenistas, soldadores, carpinteros de ribera, mecánicos y electricistas navales. La recuperación de los técnicos es la más difícil, porque no sólo hace más de una década que se redujeron los egresados, sino que casi de no hay donde estudiar, pues las escuelas industriales para técnicos navales prácticamente dejaron de existir durante el periodo de fuerte ajuste de la INP. A esta etapa han sobrevivido la Escuela Técnica de Astilleros Río Santiago (ETARS) y la escuela de oficios de Puerto Belgrano.

La ETARS fue fundada en el año 1952 para la formación en distintos oficios, a través de cursos para peones y menores, inherentes al área naval y desde 1972 funciona como Escuela Nacional de Educación Técnica Privada de Fábrica Astillero Río Santiago. Tanto la ETARS como el propio astillero no interrumpieron su actividad desde su fundación. En el ARS, paralelamente, se ha formado la mano de obra en los cursos de formación de operarios. La escuela de oficio de la Base Belgrano fue cerrada en 1997, reabrió sus puertas en 2004 para capacitar torneros, soldadores y otros trabajos técnicos relacionados con la construcción y reparación de buques.

En el año 2005 se firmó un acuerdo entre la FINA y el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, en el marco del programa Más y Mejor Empleo, en el cual 610 jóvenes de entre 18 y 22 se capacitaron en cinco astilleros (caldereros, soldadores, carpinteros, electricistas y mecánicos especializados en industria naval). Con la reactivación del polo de la industria naval CINAR en los astilleros Tandano y Domecq García se capacitaron en el marco de este programa varias cohortes de alumnos (la nación, 10-5-2005).

II. Los actores de la INP: desafíos y perspectivas³

³ Entre los principales actores del sector podemos mencionar a: Federación de la Industria Naval Argentina (FINA); Cámara de la Industria Naval Argentina, CINA; Unión de Constructores Navales (UCN); Cámara de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL); Cámara de Proveedores de la Industria Naval (CAPINAVAL); Estudios de Ingeniería Naval, Asociación Argentina de Ingeniería Naval (AAIN); Consejo Profesional de Ingeniería Naval (CAPIN); Asociación de Talleres Navales Argentinos (ATNA); Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata (CINA Mar del Plata); Cámara de la Industria Naval de Punta Alta; Asociación Bonaerense de la Industria naval (ABIN); Astillero Río Santiago(ARS); Cámara santafecina de la industria Naval (CASIN); Asociación Patagónica de Industriales Navales (APIN); Talleres de reparación de embarcaciones; Cámaras de armadores navales, navieros de ultramar, cabotaje y pesqueros; Armada Argentina, Prefectura Naval Argentina y otros estatales; Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON); Sindicato Obreros de la Industria Naval (SOIN); Asociación de Trabajadores del Estado (ATE) y Sindicato de Trabajadores de Talleres y Astilleros Navales (SITTAN) (Memorias, FINA, 2003).

El desempeño y trayectoria de la INP ha demostrado una marcada dependencia del esquema institucional y regulatorio, se trata de un sector que depende de las políticas estratégicas del Estado en relación a la defensa y a la industria en su conjunto.

Durante los 90 y con el inicio de la reactivación de la industria y más claramente a partir del decreto 1010 en 2004 los diferentes actores del sector naval se han manifestado en forma individual y colectiva sobre su futuro y viabilidad exigiendo políticas de estado específicas. El conjunto de reclamos apuntan en primer lugar a la derogación de las regulaciones de los 90 y al restablecimiento de un esquema normativo e institucional que de alguna manera recree el de la ISI. A la salida de la crisis de la convertibilidad, el diagnóstico que tuvo mayor consenso entre constructores navales, armadores nacionales, cámaras empresarias y sindicatos enfocaba la principal causa de la debacle de la industria naval en el marco normativo que facilitaba la importación de embarcaciones desalentando la compra de unidades por parte de los armadores nacionales. Proponen, entonces, una legislación de marina mercante e industria naval, una política explícita de crédito e hipoteca naval, fortalecimiento de la formación de RRHH, modernización de la infraestructura de transporte, mejora de las condiciones de navegabilidad de la hidrovía, etc. Y por sobre todo, para recuperar la INP a los niveles de sus años gloriosos (entre los 60 y 80) exigen la articulación de estas políticas. Si bien a partir del decreto 1010/04 se puede identificar un punto de inflexión en la trayectoria de INP ‘un decreto no tiene la fuerza de la ley’ sostiene el ingeniero Raúl Podetti de FINA (entrevista, 25-10-2011) por lo tanto es necesario establecer un nuevo encuadre normativo que legisle sobre todo el sistema en su conjunto: transporte por agua, infraestructura de puertos y en definitiva que incluya a las empresas nacionales constructoras de buques.

Ahora bien, el conjunto de proposiciones abarca un amplio abanico de medidas que implican una política de estado orientada a sostener la competitividad del sector en el mediano plazo. En este sentido, desde el 2004 se fue consolidando la construcción de un consenso de los miembros de las cámaras empresarias y sindicatos, proceso que concluyó con la formación de la Mesa nacional de concertación de la industria naval argentina y la elaboración de un documento que sintetiza este consenso: “Bases para un plan estratégico para el desarrollo y el crecimiento de la industria naval argentina (30 de julio de 2008).

La mesa de concertación de armadores, empresarios y dirigentes gremiales destaca aspectos básicos pendientes en la agenda del estado, a saber (Bases..., la nación 3-6-2008):

- El dictado de una ley de la industria naval y la marina mercante que dé sustentabilidad y previsibilidad al sector. Se propone una ley única que reúna al armamento y a la industria, a través de incentivos para la renovación de flotas nacionales e incorporación de buques nuevos para evitar comprar buques usados;
- la formalización de la Dirección de la Industria Naval;
- la creación de una institución financiera orientada al desarrollo que incluya a la industria naval;
- la consolidación de la formación de RRHH tanto de profesionales como de la mano de obra calificada y el desarrollo de aplicaciones de tecnología de origen nacional con el apoyo de universidades y centros de ingeniería naval.

2.1 La hidrovía y la competitividad de la INP

El Atlántico sur y la hidrovía Paraná-Paraguay son los dos ejes tradicionales del comercio fluvial y marítimo argentino. Pero es sobre todo por las vías fluviales ciertas y potenciales con las que cuenta la región hacia donde se prevé un corrimiento de la matriz de transporte argentino (ing. Israel Malher,...). La hidrovía que recorre más de 4000 kilómetros, sirve a 5 países y vincula la producción de la región con el mundo atraviesa ricas zonas agrícolas, petroleras, forestales, mineras e industriales, facilitando el transporte de productos masivos a bajos costos sobre largas distancias. Por la hidrovía van las cargas de soja paraguaya y brasileña, el mineral de hierro boliviano y brasileño, los aceites y los biocombustibles, productos agroindustriales argentinos y sobre todo, los contenedores. Esta plataforma logística que es la hidrovía abre tres posibilidades de agregado de valor: la flota, la actividad portuaria y la industria naval. Si bien en la última década ha aumentado significativamente el tráfico por el río, esto no se vio reflejado en la industria naval nacional, ya que la legislación estimulaba la importación de unidades usadas. En 2006 navegaban 1800 barcazas por la hidrovía con una edad promedio de entre 25 y 30 años (la nación, 26-10-10) por lo tanto, a partir del incremento del comercio fluvial regional la fabricación de barcazas pasó de ser un negocio colateral en la industria naval argentina a convertirse en uno de sus principales motores en el mediano plazo (<http://www.mercosurabc.com.ar/nota.asp?IdNota=2652&IdSeccion=1>, 1-10-12).

En esta proyección de la INP, la provincia de Santa Fe por su ubicación estratégica frente a la hidrovía, comienza a jugar un papel significativo en la inversión en nuevos astilleros y talleres de reparación. Creada en 2010, la Cámara Santafesina de

la Industria Naval (Casin), es un nuevo actor institucional que reúne a los astilleros y talleres navales de la provincia litoraleña. Para esta asociación las condiciones y las posibilidades de la hidrovía son centrales en sus propuestas que si bien coinciden en gran medida con las de la mesa nacional de concertación presentan algunas especificidades (la nación 26-10-10). Consideran necesario la incorporación de buques, libre de aranceles con el compromiso de la empresa que los traiga de construir igual tonelaje en la Argentina. Impulsan en las negociaciones regionales (Mercosur y Acuerdo de la Hidrovía Paraná-Paraguay) la prohibición de importación de barcazas nuevas y usadas. En estas negociaciones debe considerarse la prohibición en el Mercosur de importar barcazas que no contemplan las exigencias de seguridad porque genera desventaja respecto de Paraguay o Bolivia, que sí lo permiten. Por ello, plantean que se adecuen en toda la hidrovía las medidas de seguridad y exigencias que tiene la Prefectura argentina. Insisten en la renovación de toda la flota fluvial tanto en barcazas como en remolques, adecuada a las características de la navegación fluvial. Para ello, se necesita una política de financiamiento que contemple el prefinanciamiento de las construcciones para que el armador logre conseguir los fondos vía la hipoteca naval (<http://www.cronista.com/transportycargo/Los-industriales-navales-vislumbran-signos-de-reactivacion-en-el-sector-20110420-0025.html>, 7-9-12).

3. Reflexiones finales

La industria naval es intensiva en mano de obra y capital y está en el origen de múltiples cadenas productivas, por ello, en el contexto de reindustrialización propuesto por el gobierno nacional desde el año 2003, debería ocupar un lugar privilegiado en la agenda del estado. Así lo consideran los actores del sector que desde el año 2004 han constituido una mesa de concertación nacional. En los sucesivos encuentros y documentos elaborados desde entonces pretenden profundizar el debate sobre el papel que juega la INP en el proceso de agregado de valor nacional. A partir de esta construcción de consenso se ha generando una visión integradora y una agenda común de trabajo entre los diferentes eslabones de la cadena productiva naval. En esta cadena de valor ha faltado por muchos años un eslabón: el Estado que abandonó sus funciones de regulador, armador, productor y proveedor de financiamiento. Por lo que no se pudo afianzar la relación entre sectores que, como la construcción y reparación de embarcaciones (de gran porte, pesqueras, turismo y transporte comercial fluvial y marítimo), talleres navalpartistas, instituciones de formación técnica y profesional, se necesitaban mutuamente y se deterioraron así las condiciones de competitividad acumuladas en el sendero evolutivo de la INP argentina por más de medio siglo.

En la etapa de recuperación de la INP que se abrió en los 2000 con la aplicación de políticas que procuran revertir las tendencias más regresivas del periodo anterior comienza a reactivarse el mercado interno y la producción local. En consecuencia, las medidas adoptadas en los últimos años han neutralizado, en parte, los efectos del ajuste estructural ortodoxo de los años 90.

El 80% de los astilleros argentinos está en la provincia de Buenos Aires pero ni la provincia ni la nación tienen una dirección, o una secretaría, que permita instrumentar una política articulada para el sector. Los astilleros de mayor relevancia para construcciones y reparaciones navales pesadas están en la región metropolitana sur de Buenos Aires, ARS y CINAR que junto con la Base naval puerto Belgrano constituyen el tridente con que cuenta el Estado para reactivar la INP. En estos astilleros se concentra gran parte de la capacidad productiva y es por ello que pueden constituir un pilar de la reactivación para los astilleros estatales y privados.

En definitiva, para el conjunto de asociaciones de la INP, el estado debería encarar no sólo la modificación del marco normativo de la actividad, sino definir una clara política de integración regional para la industria naval, implementando instrumentos financieros idóneos para la problemática constructiva y operativa naval. Asimismo, debería establecer como prioridad la creación de una autoridad de aplicación del sector, y dentro de esa dependencia de un consejo consultivo permanente de discusión y monitoreo de las políticas y normativas aplicables al área.

Bibliografía

- ASTILLERO RÍO SANTIAGO (ARS) (2006), *Presentación oficial de la empresa*, ARS, Ensenada.
- AZPIAZU, Daniel (1995), “La industria argentina ante la privatización, la desregulación y la apertura asimétrica de la economía”, en Aspiazu, D. y Nochteff, H. (1995), *El desarrollo ausente*. FLACSO, Edit. Norma, Bs. As.
- CENTRO DE ESTUDIOS PARA LA PRODUCCIÓN (CEP) (2005), *La industria naval en la argentina*. Subsecretaría de desarrollo productivo de la Secretaría de Industria de la Nación, Buenos Aires (<http://www.industria.gov.ar/cep>)
- CEP (2010), *Fichas sectoriales: estructura y evolución 1991-2009*, Ministerio de Industria de la Nación, Bs. As. (http://www.cep.gov.ar/descargas_new/estadisticas/sectores/fichas_sectoriales_2009)
- COSCIA, S. (1981), *La industria naval pesada: desarrollo y perspectivas del mercado argentino*, Banco Nacional de Desarrollo, Gerencia de Investigaciones Económicas, Estudios Sectoriales, BANADE, Bs. As.
- FINA (2001), *Evolución reciente de la industria naval argentina*, Documento de trabajo, Federación de la Industria Naval Argentina, Buenos Aires.
- FISHLOW, Albert (1990), “The Latin American State” en *The Journal of Economic Perspectives*, Vol. 4, No.3 (Summer 1990).
- GONZÁLEZ CLIMENT, A. (1973), *Historia de la industria naval argentina*, AFNE, Bs. As.

FRASSA, Juliana (2010), “Estrategias de resistencia laboral frente a la política privatizadora neoliberal. Reflexiones a partir del estudio de una empresa industrial”, en *Revista THEOMAI, Estudios sobre Sociedad y Desarrollo*, N° 22, 2010, pp. 56-75, Universidad Nacional de Quilmes.

INFORME SECTORIAL, Sector de la Industria Naval (2011), Dirección de Oferta Exportable, Dirección General de Estrategias de Comercio Exterior. Subsecretaría de Comercio Internacional.

<http://www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/estrategias/Industria%20Naval.pdf>

KOSACOFF, B.[edit.] (1998), *Estrategias empresariales en tiempos de cambio. El desempeño industrial frente a nuevas incertidumbres*, UNQ y CEPAL, Bernal.

LOPEZ, Andrés (2004), “Una puesta en perspectiva de la industrialización sustitutiva de importaciones: los orígenes estructurales e históricos del rezago de la Argentina” en Neffa, J.C. y LORENZ, E. (1991), “An evolutionary explanation for competitive decline: the British shipbuilding industry, 1890-1970”, *The Journal of Economic History*, Vol. 51, No, 4. Economic History Association.

MANERA, E. (1968), “Aspectos económicos de la industria naval”, en Morel (comp.), *Intereses marítimos argentinos*.

RUSSO, CINTIA (2011) “Marchas y contramarchas de las reglas de juego institucionales y económicas: el caso del sector naval pesado argentino”. *I Encuentro iberoamericano sobre marco institucional y crecimiento económico*. Madrid, noviembre 2011.

RUSSO, CINTIA; VERSINO MARIANA. (2010). “Estado, tecnología y territorio: el desarrollo de bienes complejos en países periféricos.” En *Revista Estudios Regionales y Mercado de Trabajo* N°6, Buenos Aires.

STOPFORD, Martin (2004), *Shipbuilding World Overview 2004*. Clarkson Research. Advance Press Conference SMM 2004, Hamburgo, Mayo de 2004.

UIA (2005), “Cadena de la industria naval”, en *5to. Foro Federal de la Industria, Región Pampeana*. Bs. As., Mayo de 2005.

<http://www.tandanor.com.ar/espanol/noticias/03Acciones/Acciones.htm>

WAINER, Andrés y SCHORR, Martín (2006), “Trayectorias empresarias diferenciales durante la desindustrialización en la Argentina: los casos de Arcor y Servotron”, en *Realidad Económica* N° 223, IADE, Bs. As.

Prensa periódica

La nación, (varios años 2000-2012)

Clarín, (varios años 2000-2012)

Cronista Comercial (varios años 2000-2012)

Nuestro Mar (varios años, 2000-2012)

El Día de la Plata (varios años 2000-2012)

Legislación consultada

Decreto 10627, 15 de junio de 1953. BO 23 de junio de 1953. Astilleros y fábricas navales del Estado

Ley 15761/60, 30 de septiembre de 1960. Empresa *Lineas Marítimas Argentinas*

Decreto- ley 6677/63, 19 de agosto de 1963. Consejo Nacional de la Marina Mercante. creación del Fondo nacional de la Marina Mercante.

Ley 18250 Sancionada y promulgada el 10/VI/1969 – Publicada en B.O.R.A. el 23/VI/1969. Referida al Transporte de toda importación con destino al Estado en Buques de Bandera Nacional

Decreto 1772, 3 de septiembre de 1991. Marina Mercante.

Ley 24045, 4 de diciembre de 1991, Reforma del Estado. Empresas militares y privatizaciones.

Decreto N° 1493/92. 24 de agosto de 1992. Registro de Buques y Artefactos Navales Extranjeros.

Decreto nacional 1787/93, 26 de agosto de 1993. Contrato de transferencia de AFNE SA a la Provincia de Buenos Aires.

Decreto Nacional 2687/93, 28 de diciembre de 1993. Disolución del FMM.

Decreto provincial 4538/93, 20 de diciembre de 1993. Creación del Ente administrativo del Astillero Río Santiago.

Decreto 2281/91, (autorización al Ministerio de Defensa a suscribir el contrato de venta de Tandanor y el llamado de licitación).

Decreto 1010/04, 6 de agosto de 2004. Marina Mercante Nacional.

Resoluciones ministeriales

Resolución 78/06, 23 de febrero de 2006, ex Ministerio de Economía y Producción de la Nación

Resolución 511/00, 29 de junio de 2000. RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN DE LÍNEAS DE PRODUCCIÓN USADAS. Ministerio de Economía y obras y servicios públicos de la Nación

Entrevistas:

Contador Benedetti, área de costos de ARS, 26 de abril 2008.

Juan Carlos Casarico. Calderero, hace 47 años que trabaja en el astillero, 30 años a bordo y 12 años como instructor en ETARS, 15 de julio de 2008.

Daniel Yacobits. Desde los 14 años empezó en la ETARS, trabajó en los talleres y luego en la administración, 25 años en total, 15 de julio de 2008.

Israel Mahler. Empresario industrial, fundó y presidió empresas dedicadas a la Automatización Industrial (Técnica Toledo S.A. 1960-2001), Electrónica aplicada a la Industria, Defensa y Aplicaciones Especiales (Sistemas Y Controles S.A. (1976-1992). Presidente de la UIA 1991-1993. 25 de abril, 27 de mayo, 25 de junio de 2010.

Carlos Rosenfeld. Técnico naval, proveedor de astilleros (Tandanor, Alianza). Dueño del astillero ALNAVI, Campana (1970-2010). 25 de julio de 2010.

Ing. Naval José Carlos Pietranera. Ex Presidente de Tandanor y ARS, 25 de julio de 2010.

Ing. Podetti, miembro del directorio de FINA, 25 octubre, 2011.

Ing. Mospán, ing. Naval, ex gerente de producción de Tandanor, 14 de abril 2012.

Sitios Web consultados

http://www.mapaeducativo.edu.ar/images/pdf_navai.gif, 18 agosto 2012-08-26

ABIN <http://www.industrianaival.org.ar/inicio.php>, 26 de diciembre 2012

FINA, <http://www.fina.org.ar/> 24 de enero, 2013

Nuestro Mar, <http://www.nuestromar.org/>, 24 febrero 2013

ARS <http://ars.org.ar/>, 24 agosto, 2012

CINAR, http://www.mindef.gob.ar/mindef_ciencia_tecno_prod/Cinar_index.php, 30 marzo 2013

SPI, <http://www.astillerospi.com/>, 3 marzo 2013

SINAVAL, <http://www.sinaval.org.br/>, 26 julio 2012

ANEXO

Una fotografía actual de los astilleros y empresas proveedoras de insumos y servicios socios de la Federación de la industria Naval argentina (FINA)

Nombre	Ubicación	Principal actividad productiva y de servicios	Trabajadores	Año de fundación	Capacidades técnicas
ARS	Ensenada. Pcia. Buenos Aires	Construcción y reparación ETARS(escuela secundaria técnica naval)	2800	1953	<ul style="list-style-type: none"> • Dique seco flotante con capacidad máxima de 170 m y manga de 220 m de largo para construcción • Muelle de reparaciones con una profundidad de 31 pies. • Personal especializado en trabajos de reparaciones y transformaciones • Capacidad de izado con grúa una grúa flotante de 10 t. • Talleres de mecanizado, etc. • Taller de preparación de pintura 360 t /día
Ex_Tandanor CINAR Complejo industrial naval argentino	Ciudad Autónoma de Buenos Aires Zona sur del puerto de Buenos Aires. Planta sur	Reparación y construcción (barcazas) Su capacidad instalada, le permite reparar, modificar y alistar buques; construir embarcaciones en madera, plástico, aluminio o acero..	596	1879 Complejo de la industria naval argentina (CINAR) 2008	Muelle de alistamiento de 100.000 m2. Opera una Plataforma de buques, desde el agua hasta el interior de trabajo y le permite la reparación de embarcaciones de hasta 1000 toneladas, sin otra limitación que la super
Ex_Domecq García – Almirante Storni CINAR Complejo industrial	CABA zona sur del puerto de Buenos Aires (junto a Tandanor)		42	1980 CINAR 2008	Superficie total de 123.583 m2. Zona industrial cubierta abarcando 3 naves principales laterales y 5 naves principales. Su ventaja reside en la superficie para trabajar en toda condición con una altura de 11,5 m; tres diques de 18,5 m, mientras que la c

naval argentino					hasta 100 t de capacidad. En la nave principal restan producción y las instalacio
Tecnopesca Argentina	Mar del Plata Pcia. de Buenos Aires	construcción y reparación de buques de acero, de bajo y mediano porte vagones de ferrocarriles embarcaciones de pesca			
Proios S.A. bajo normas ISO y IACS	Puerto de CABA Dock Sud	asistencia a buques y armadores servicios calificados: Provisión y construcción de repuestos, test no destructivos de anclas, cadenas y demás piezas. Trabajos de pintura, arenados e hidrolavados in situ. Reparación de turbocompresores, remoción de naufragios, trabajos subaqua y servicios de salvamento		1989	Área disponible: 9.500m2 auxiliar de 17mts. 2 Grúas con capacidad de 15 tons. Departamento de Ingnavales e Industriales. Cap y standard de calidad IACS Taller registrado para todos aprobado por Prefectura.
Servicios Navales La Madrid		Construcción y Reparación buques areneros, recambio de chapas, ensanches y alargues de cascos, y su terminación, arenado y pintura.		1980?	Facilidades Superficie Total del terreno Cubierta: 5324 M2 Puesta a Seco y Botadura:
Astillero Fluvimar	Zona sur Pcia. de Buenos Aires	construcción y reparación naval, y metalúrgica en general.			Superficie cubierta: 2000 m Capacidad de maniobra e i seco y botadura: La puesta método tradicional, con an

Astillero Forte/Paraná Port	Tigre Provincia de Buenos Aires				Superficie total: aprox. 35.000 m2 Longitud de muelles: 200 m Capacidad de maniobra e izaje: 1000 Tn Facilidades para botadura: Capacidad de construcción de acero por año, dependiendo de la botadura: hasta 110 metros en Tn/año: entre 11.000 y 15.000 dependiendo del tipo de buque
Astilleros Comodoro S. A.	Comodoro Rivadavia Pcia. de Chubut	Se especializa en la construcción y reparación de barcos como así también en la realización de trabajos para la industria metalúrgica y mecánica.		1896?	Cuenta con una plataforma en seco y botadura, capaz de recibir buques hasta 2300 Ton . 22000 m2 superficie, con 130 m de fondeo del puerto, Cuatro gradas o
Astillero Tecnao S.R.L.	Margen Izquierdo del Río Luján. Frente al Canal San Fernando - Tigre - Buenos Aires	Construcción de embarcaciones catamaranes de turismo, lanchas para transporte de pasajeros, remolcadores, lanchas de amarre, lanchas de transporte de prácticos, dragas, grúas hidráulicas para descarga de madera y embarcaciones de alum.100 Tn/Año de alum. y 200 Tn/Año de Acero.		1978	Superficie Total 9000 m2; Longitud de muelles 30 m; Facilidades para puesta a seco con aguileras.Capacidad de
Unidelta S.A.	río Luján, en Tigre,	en el diseño y construcción de		1970?	Superficie total: 9000 m2 S

	provincia de Buenos Aires	embarcaciones de pasajeros y trabajo en aleación de aluminio. Creadores entre otros desarrollos del Catamarán “wave piercing”			
Astilleros Riopal S.A.	sobre el río Paraná de las Palmas próximo al puerto de Escobar. Pcia. de Buenos Aires	construcción y reparación de embarcaciones medianas, areneros, petroleros, barcasas y remolcadores.		1997	Superficie Total 50000 m2 Superficie Cubierta 2000 m2 Longitud de muelles 150 m Capacidad de Maniobra 8000 Tn/Año y botadura Mediante Varadero construcción 1800 Tn/Año
Astilleros Mestrina S.A.	Tigre – Buenos Aires	Construcción de Buques: tanques cargueros, dragas, pesqueros, etc. destino: el mercado interno/externo.	1958	1960	Con una superficie aproximada de 5000 m2 cubiertos una infraestructura técnica moderna y utilitaria de hasta 120 metros de eslora
Astilleros Corrientes	Pcia. de Corrientes ubicado a orillas del Río Paraná, a la altura del km 1.200 margen izquierda, Corrientes.	Especializado en construcciones para las industrias química y petrolera, remolcadores de alta potencia y todo tipo de barcasas para navegación fluvial construcciones, reparaciones y transformaciones navales,		1958	En 1972 el Astillero inició la incorporación de importantes maquinarias de mecánica, electricidad, carpintería, etc. lo que permitió avanzar en la realización de trabajos de distintas clases y portes, como: metalúrgica pesada de todo tipo. Capacidades Industriales: Superficie total: 140.000 m2 Varadero Transversal: 10.150 m2. Longitud: 180 m Muelle de Alistamiento: 180 m eslora max.; 60 m ramales Talleres: 150 tons de capacidad
Astilleros Federico Contessi S.A.	Mar del Plata Pcia. de Buenos Aires			1949	5.435 m2 cubiertos para naves 2.743 m2 de varadero para naves Taller totalmente equipado para generación. Hasta 100 buques pesqueros y barcos nuevos construidos
Coserena SA	Puerto Deseado Santa Cruz	Servicios de construcciones navales y reparaciones a las diversas flotas que operan en el Atlántico Sur.		1980	Sup. total: 40.000 m2; Sup. cubierta: 10.000 m2; Grúas móviles: 3 de 5000 kg; 6m; Varadero: 1 de 120m x 120m Cap. construcción: buques

Fuente: elaborado en base a: ABIN, <http://www.industrianaaval.org.ar/inicio.php> 26-8-12, FINA, <http://www.fina.org.ar/>, 24-8-12, La nación, 12-9-1999 al 2012. 2011. INFORME SECTORIAL, Sector de la Industria Naval, Dirección de Oferta Exportable, Dirección General de Estrategias de Comercio Exterior. Subsecretaría de Comercio Internacional.

Cámara santafecina de la Industria naval (CASIN)

Astillero Punta Alvear	Pcia Santa Fe	Construcción de barcazas	2009	
------------------------	---------------	--------------------------	------	--

Fuente: CASIN , la nación, 22-12-2009.

Astilleros y empresas proveedoras de insumos y servicios socios de ABIN (Asociación Bonaerense de la Industria Naval)

Nombre	Ubicación	Principal actividad productiva o de servicios	Año de fundación	Capacidades técnicas
Servicios portuarios integrados, SPI. S.A Astillero Alianza? Pres. Luis Tettamanti ALNAVI Astilleros Patagónicos Integrados, API División de Nuevas Construcciones	SPI. S.A Mar del Plata (Pcia. Buenos Aires) ALNAVI: Campana Pcia. Buenos Aires) Astillero API: Caleta Paula (Golfo San Jorge, Pcia. Santa Cruz) División de Nuevas Construcciones CABA	Oficina de ingeniería naval Reparaciones construcciones Reparación, alistamiento y transformaciones de buque Diseño y construcción de buques, artefactos navales y montajes industriales <i>ALNAVI</i> construcción en serie de barcazas, en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Diseño, Ingeniería, Construcción, Reparación, Transformación y Mantenimiento de Barcazas: - Barcazas Porta Contenedores. - Barcazas para Transportes a Granel. - Barcazas para Transporte de Hidrocarburos. <i>Astillero Caleta Paula:</i> construcción y reparación de buques Panamax, tamaño de los buques y buques de hasta 150 mts.	SPI: 1976 ALNAVI: 2009 API: 2004 API 2004-2009: 50 puestos	<i>SPI Mar del Plata</i> 1994 incorpora di incrementa capaci 2002 certificación Veritas. <i>ALNAVI</i> 22.000 m2. capa barcaza por sema <i>Astillero Caleta P</i> Syncrolift (10.00 mts.x32,30 mts.) Plataforma Eleva mts. Manga útil: 11,8 Capacidad máxi Playa de transfere incluyendo las rut Sistema de halaje 800 toneladas
Ameghino servicios navales e industriales S.A	Campana Pcia. de Buenos Aires	Servicios a buques de gran porte, industriales de diversa índole, servicios de ingeniería, asesoramiento técnico	1968	
Astilleros Benavidez	Tigre Pcia. Buenos Aires	Embarcaciones de transporte de pasajero, pesca artesanal y comercial botes sin cabina, recreación, embarcaciones especiales ambulancias, bomberos, control de derrames , recolección de residuos,		
Astilleros De Angelis Nicolás de Angelis Ilega	Mar del Plata Pcia. Buenos Aires	Actividad pesquera Mantenimiento y reparación de buques de altura y Construcción de embarcaciones deportivas y pesqueras	1958	

a Arg. 1901		reparaciones a flote en barcos de mayor porte Servicios a empresas pesqueras Carpintería naval reparaciones y construcciones en madera Calderería reparación y construcción de cascos, reparaciones de mecánica Aislaciones herrería		
International paint-Akzonobe	Garín, Pcia. Buenos Aires			
Naval part	Mar del Plata, Pcia. Buenos Aires			
SUPPORT SERVICE S.A.	Mar del Plata, Pcia. Buenos Aires	Servicios de mantenimiento industrial naval civil agropecuario		
Talleres Carmona	Chivilcoy Pcia. Buenos Aires	Cojines antifricción Servicios: Rectificación integral de grandes motores de combustión interna diesel y a gas y compresores alternativos de grandes dimensiones.	1935	
Talleres Lilo s.a	Dock sud, Avellaneda Pcia. Buenos Aires	Servicios técnicos, certificado ISO 9001:2000 (Lloyd's register quality assurance, Technical service center, Mantenimiento naval, servicios de ingeniería naval y mecánica.	1983	
TERRENA S.A. grupo SPI	Mar del Plata Pcia. Buenos Aires			
Transocean – platamar srl	CABA ETS Sede Rotterdam		1959	
WÄRTSILÄ ARGENTINA	CABA	Productos para la industria naval , Servicios soluciones integrales		

Fuente: ABIN, <http://www.industrianaval.org.ar/inicio.php> 26-8-12, FINA, <http://www.fina.org.ar/>, 24-8-12, La nación, 12-9-1999 al 2012. 2011. INFORME SECTORIAL, Sector de la Industria Naval, Dirección de Oferta Exportable, Dirección General de Estrategias de Comercio Exterior. Subsecretaría de Comercio Internacional.

Apellido y Nombre del/a autor/a

Pertenencia institucional

Correo electrónico

<http://interescuelashistoria.org/>