



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

La industria naval argentina se encuentra en una etapa refundacional de su historia gracias a las acciones desarrolladas por el Gobierno Nacional que preside la Dra. Cristina Fernández de Kirchner y que muy bien interpreta y ejecuta la Subsecretaría de Puertos y Vías navegables de la Nación.

Tres hechos contundentes y trascendentes marcan este estado refundacional actual:

El primero es que por primera vez un gobierno nacional, en los primeros 29 años consecutivos de vigencia del sistema democrático en el país, ha reconocido de hecho a éste sector naval al designar y confiar la de Puertos y Vías Navegables, a un ingeniero naval con una amplia y positiva trayectoria profesional, académica, empresaria y dirigencial, como la que posee el Subsecretario Horacio Tettamanti.

El segundo hecho es la consolidación de la Mesa Nacional de Concertación de la Industria Naval Argentina (Mncina). Constituida a fines del 2011, que se encuentra conformada por los principales actores de la industria naval nacional: la Asociación Argentina de Ingenieros Navales (Aain); Asociación Bonaerense de la Industria Naval (Abin); Consejo Profesional de Ingeniería Naval (Cpin); Federación Argentina de la Industria Naval Argentina (Fina); Sindicato Argentino de Obreros Navales (Saon); Tandanor; Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA); y Universidad Tecnológica Nacional (UTN).

Esta mesa se constituye como un espacio emblemático, legítimo, y representativo de éste sector productivo, y se convierte en un ejemplo integrador digno de alcanzar también por otros sectores.

El tercer hecho es que desde la mencionada Subsecretaría de Puertos y Vías navegables de la Nación se ha generado un proyecto de Ley denominado "Régimen para la Reactivación y Promoción de la Flota Mercante y la Industria Naval Argentina". Fundado esencialmente en un concepto inclusivo y participativo, busca alcanzar uno de los objetivos más preciados y exigidos en los últimos tiempos: disponer de un marco legal que esencialmente consolide el cabotaje nacional y fortalezca a la industria naval argentina, todo en un marco de crecimiento sustentable para ambos.

Se trata de una norma que no prohíbe, no obliga ni limita a nadie, ni siquiera a que quienes la



Legislatura de la Provincia de Río Negro

rechazan. Al contrario, esta norma es una herramienta que trae un conjunto de soluciones. Para acceder a ellas hay condiciones, como corresponde, a las cuales se obligan solamente aquellas que adoptan la nueva normativa.

La medida propuesta es un conjunto de instrumentos que son detonantes auténticos de nuevas y genuinas fuentes de trabajo; de alternativas de capacitación y formación; de consolidación del empleo de tripulaciones argentinas y de obreros navales; de fortalecimiento y creación de nuevas empresas argentinas; y de generación de valor agregado propio. La industria naval argentina nunca ha pedido mucho, nunca ha pedido nada que otros pueblos, como los europeos, asiáticos, estadounidenses, o brasileros tienen asumido como básico, normal y necesario: una industria naval propia, real, existente, latente. Lo que en otros países es lógico defender, apoyar y promover, aquí es se nos presenta como una obligación moral de cumplimiento con nuestra rica historia.

Hoy en Argentina la industria naval tiene como nunca a su favor la decisión política del gobierno nacional, la actitud proactiva de integración y consenso de la dirigencia del sector, y la posibilidad de un marco normativo concreto y efectivo. Hoy tenemos la oportunidad histórica de retomar el viejo camino vislumbrado por los precursores de la industria y volver a poner a la popa del comercio marítimo.

El mundo nos enseña que la industria naval pesada tuvo un proceso de reconfiguración relacionado con el crecimiento de las grandes economías emergentes de Asia -Japón y Corea del Sur, alternativamente, y más cerca en el tiempo, China- y, por lo tanto, el aumento de sus intercambios comerciales. Esas tres naciones concentraron el 85% del mercado mundial de construcción de buques (a China le correspondió el 35%), según un estudio realizado por la Subsecretaría de Comercio Internacional de la Cancillería nacional efectuado a través de la Dirección de Oferta Exportable.

Ya desde inicios del gobierno del presidente Nestor Kirchner, con el decreto 1010 del 2004 se planteó la necesidad de una ley para la marina mercante y la industria naval en no más de dos años. Sin embargo, dicho lapso transcurrió y por diversos motivos el decreto se fue prorrogando.

A su llegada al gobierno, la actual presidenta, en el año 2008, impulsó el Complejo Industrial Naval Argentino (Cinar), para lo cual integró los Talleres Navales Dársena Norte (Tandanor) y el Almirante Storni (ex Domecq García). En ese marco Tandanor pactó realizar por 84



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

millones de dólares 16 barcazas-tanque para Fluvialba, compañía de transporte fluvial y marítimo de capital mixto perteneciente mayoritariamente a Petróleos de Venezuela (Pdvsa).

Con medidas como las expuestas, la balanza comercial argentina de este sector se transformó en superavitaria.

Con medidas, con proyectos, como el elaborado por la Subsecretaría de Puertos y Vías navegables de la Nación, que conduce el Ing. Horacio Tettamanti, es posible recuperar el orgullo nacional de nuestra Flota Mercante y empezar a recuperar los mercados de y transporte naval perdido, generando al mismo tiempo, más actividad económica para nuestros puertos y más trabajo y generación de mano de obra para nuestros hermanos trabajadores de la industria.

Por ello:

Autor: Roberto Jorge Vargas.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
D E C L A R A**

Artículo 1°.- De interés el Proyecto de Ley: "Régimen para la reactivación y promoción de la Flota Mercante y de la Industria Naval Argentina", impulsado por la Subsecretaría de Puertos y Vías navegables de la Nación.

Artículo 2°.- De forma.