

## NOTICIAS BREVES DEL ÁMBITO NAVAL Y MARÍTIMO

(Período 01/04/10 al 31/07/2010)

Capitán de Navío (CG) (R) Francisco VALIÑAS

### NAVALES

**ARGENTINA APUNTA A MANTENER SU CAPACIDAD MILITAR.** El Ministerio de Defensa de la República Argentina apuesta a recuperar sistemas para mantener las capacidades bélicas existentes, no habiendo planes de grandes adquisiciones para el futuro cercano. El proceso comenzará por la Fuerza Aérea (FAA). La flota Mirage deberá ser desactivada para 2012/13 y su remplazo es la prioridad. La opción más cercana es la compra de *Mirage F-1* usados a Jordania, como paso intermedio al *Mirage-2000* pocos años después. Esta oferta fue presentada por Francia, aunque ya cuenta con la competencia de Israel que ofertó su *Kfir*. En la Armada no se prevé la incorporación de unidades de combate, aunque ya se comenzó con la construcción de patrulleros de alta mar para tareas de control de recursos (misión que corresponde a la Prefectura Naval, lo que anticipa conflictos de competencia). El submarino *San Juan* se encuentra en reparación, y es intención del Ministerio mantener un sumergible en servicio para conservar la capacitación de las tripulaciones. La recuperación de los misiles *Aspide* permitirá que un número determinado de buques puedan continuar con sus capacidades bélicas, mientras que la Infantería de Marina recuperará vehículos anfibios, aunque continuará careciendo de buque para transportarlos. En el Ejército la propuesta es la modernización de 200 *TAM* (Tanque Argentino Mediano) y el armamento indi-

vidual del infante. Años de olvido en inversiones no se pueden recuperar en corto plazo, pero al menos ha habido una definición política sobre el futuro de la defensa.

**ATRASOS EN LA REPARACIÓN DEL ROMPEHIELOSARA “ALMIRANTE IRIZAR”.** Mario Fadel, titular del Astillero Tandanor, informó que en las condiciones actuales el rompehielos “*Almirante Irizar*” no estará operativo hasta agosto de 2012, contraviniendo la declaración de la Ministra de Defensa, Nilda Garré, ante la Cámara de Diputados cuando aseguró que el buque realizaría la campaña antártica 2011/2012. El retraso es producto de demoras en la ingeniería de detalle del proyecto de modernización, que aún no definió la capacidad y la ubicación de los tanques de gasoil antártico, y esto impide avanzar en otras líneas de trabajo. Además, no se ha definido si el buque será clasificado y verificado por Der Norske Veritas de Finlandia (DNV), sociedad que ya había objetado la ubicación anterior de esos tanques. De no modificarse el proyecto DNV no dará su certificación. Si bien el certificado de clasificación no es obligatorio, el buque operaría en una zona regulada por estrictas normas de seguridad para la preservación del medio ambiente, por lo que la aprobación de una sociedad de clasificación es casi mandatorio.

**DIQUE N° 1 DE PUERTO BELGRANO RETOMA ACTIVIDADES.** Néstor Martínez, titular de la Cámara de Talleres y Actividades Portuarias de Punta Alta, confirmó que, luego de tres años de inac-

tividad, se ha reactivado el Dique N° 1 de la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB), con el ingreso de un carguero de 120 metros de eslora para realizar trabajo de calderería pesada y liviana, electricidad, repaso de motores principales y auxiliares, y arenado, limpieza y pintura de casco. Además, Martínez está tratando con el Ministerio de Defensa la reactivación del Dique N° 2, con el que se quiere contar antes de fin de año. Destacó que la reactivación de las actividades industriales de BNPB es un paso significativo para la industria naval argentina, y un escalón importantísimo para el proyecto de desarrollo de Puerto Rosales.

**ARGENTINA PROCURA AERONAVESAEW** El gobierno argentino reinició conversaciones con la firma sueca Saab Aerospace para la adquisición de dos (con opción a tres) aeronaves de alerta temprana *S-1008 (Saab 340 AEW&C)*, dados de baja por la Fuerza Aérea de Suecia. Argentina ya había intentado acceder a esos aviones en 2002 y 2007, y en ambos casos las negociaciones se interrumpieron por problemas financieros. La elección de Saab dejó fuera de competencia al *Embraer-145*, de Brasil, y la razón fue el mantenimiento a largo plazo, ya que la empresa mixta LADE, que integra la Fuerza Aérea Argentina, cuenta con aparatos comerciales *Saab-340B* y abundante stock de repuestos.

**BRASIL RECIBE PRIMERA PARTE DE HELICÓPTEROS RUSOS** La Base Aérea de Porto Velho, Rondonia, recibió los primeros tres helicópteros *AH-2 Sabre*, de un total de 12 adquiridos por Brasil a Rusia. Los 9 restantes llegarán antes de abril 2011. Conocidos en OTAN como *Mi-5*, estas aeronaves diseñadas exclusivamente para el combate (escorta de otros helicópteros, interdicción aérea y apoyo a tropas terrestres), poseen un avanzado

equipamiento electrónico y la capacidad de transportar hasta 2,5 toneladas de armamentos. Junto con las aeronaves, Brasil adquirió los paquetes logísticos de repuestos y partes para cinco años, y está negociando la transferencia tecnológica para poder ser autosuficiente en el mantenimiento futuro.

**BRASIL REMOTORIZA AVIONES DE FUERZA AÉREA Y ARMADA** Embraer anunció que este año llevará adelante la modernización de 8 aviones de combate *F-5E* y 3 *AMX* de la Fuerza Aérea, y 3 *A-4* de la Armada de Brasil. Con el apoyo técnico de la empresa israelí Elbit, en los próximos seis años se llevarán a la versión *F-5M* un total de 46 aviones *F-5E*, y se modernizarán 53 *AMX* de la flota aérea de la FAB. Simultáneamente, serán modernizados 12 *A-4 Skyhawk* para el ala aérea del portaviones São Paulo. Las aeronaves deberán dar una vida útil hasta 2021.

**PODER DE POLICÍA DE FRONTERA A LAS FFAA DE BRASIL** La Comisión de Constitución y Justicia del Senado de Brasil aprobó la ley que concede el poder de ejercer la policía de frontera a las tres armas de las Fuerzas Armadas, tarea que antes estaba limitada al Ejército. De acuerdo a la norma legal, la Armada de Brasil podrá ahora ejecutar tareas de prefectura naval, tal como revisión de embarcaciones y detención de personas, en lugares distantes hasta 150 km de la costa.

**BRASIL FABRICARÁ COMBUSTIBLE NUCLEAR** La Armada de Brasil dará inicio en 2011 a los procesos de fabricación de hexafluoreto de uranio (UF-6), última etapa para que el país disponga del combustible que necesitará el proyecto del submarino de propulsión nuclear o para reactores pequeños destinados a otros usos. El proyecto, que inicialmente se extendería hasta el año 2022, produciría el combusti-

ble equivalente al 1% del empleado en Usina Angra 2.

**PRIMER SUBMARINO FRANCÉS DE BRASIL** El pasado 27 de mayo se inició en Francia la construcción del primer submarino de la clase *Scorpene* adquirido por Brasil, cuya entrega está prevista para 2016. Otras cuatro unidades similares serán construidas en el Astillero de Itaguaí, Río de Janeiro. Este tendrá capacidad de atender las necesidades de hasta diez submarinos, y allí se construirá el *SN-Br*, primer submarino nuclear de Brasil. Para ello, en agosto viajarán a Francia un grupo de ingenieros brasileños a capacitarse en la ingeniería de detalle para la construcción de dos modelos de submarino, junto con 60 marinos que conformarán parte de la tripulación del *SN-Br*.

**BRASIL PRESTA AVIONES A PARAGUAY** El Ministro de Defensa de Paraguay informó que recibirá de Brasil, en préstamo, aviones *Tucano* de adiestramiento avanzado para ser usado en operaciones de combate al narcotráfico y la guerrilla del Ejército Popular Paraguayo (EPP) en la zona fronteriza entre ambos países.

**VEHÍCULO AÉREO NO TRIPULADO DE BRASIL** El comandante de Aeronáutica de Brasil, Brigadier Juniti Saito, presentó a sus pares de la Armada y el Ejército el Vehículo Aéreo No Tripulado (VANT) *Hermes 450*, aún en fase de experimentación. El VANT, controlado a remoto, tiene un techo de 5.000 metros, puede permanecer hasta 15 horas en el aire, en misiones de vigilancia y reconocimiento de blancos, y podría operar desde cubierta de portaviones.

**COOPERACIÓN NAVAL Y AÉREA DE ARGENTINA Y CHILE** Los Ministros de Defensa de Argentina y Chile, Nilda Garré y Jaime Ravinet, firmaron un acuerdo de cooperación en industria naval y ae-

ronáutica. Por el primero, acordaron que Tandano se haga cargo de reparaciones pendientes de Asmar hasta que éste se recupere de los daños del reciente terremoto. Por el segundo, la Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA) y la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (Enaer) iniciarán el estudio para el desarrollo conjunto de un avión de entrenamiento básico para las fuerzas aéreas y aeronavales de ambos países.

**ARMADA DE CHILE RECIBE AERONAVES DE PATRULLA** La compañía Airbus Military (Grupo EADS) entregó a la Armada de Chile tres aviones de patrulla marítima *C-295-MPA Persuader*, encargados a fines de 2007 por un valor de 105 millones de dólares. Las aeronaves estarán equipadas con el sistema de control táctico FIST, radar de apertura sintética APS-143(V)3, sistema de visión nocturna FLIR Star Safire III, MAD, misiles antibuque AGM-84 Harpoon, torpedos Mk-46 y el sistema de enlace de datos SP100, de fabricación local. La idea de la Armada era adquirir ocho *C-295* para sustituir su flota de *P-3 Orion* y *P-111 Embraer*, pero luego se resolvió modernizar y extender la vida operativa de los *P-3* y sustituir solo los *P-111*.

**BOLIVIA COMPRA ARMAMENTO A RUSIA** Durante su reciente visita a Rusia, el presidente boliviano Juan Evo Morales Aima coordinó la renovación de su arsenal con armamento ruso. La primera parte se concretó en un convenio para el reemplazo de los tanques Sherman (estadounidenses, Segunda Guerra Mundial) por T-72, y la renovación de todo el parque de fusiles por el AK-74 ruso. También, manifestó el interés de Bolivia en adquirir aviones de combate, radares aéreos, sistemas de misiles SAM-3000 y también una planta de generación eléctrica con energía nuclear. Esta segunda etapa está aún en negociación.

**INDUSTRIA BÉLICA DE RUSIA EN VENEZUELA** Los convenios de cooperación militar entre Vladimir Putin y Hugo Chávez no se limitaron a la compra de armas en Rusia, sino también a la instalación de industrias armamentísticas rusas en Venezuela. En el estado de Aragua se están instalando una fábrica de fusiles AK-103 y una planta de fabricación de munición para armas portátiles. Entretanto, se están realizando estudios de terrenos para la instalación de un astillero, para la construcción de buques de guerra rusos en Venezuela.

**ECUADOR DISMINUYE COMPRA DE AVIONES A BRASIL** En mayo de 2008 Ecuador había puesto en Brasil una orden de compra por 24 aviones de ataque “*Súper Tucano*”, pero ante la demora en la entrega por EMBRAER el pedido fue rebajado a 18 unidades, ya que el Ministerio de Defensa ecuatoriano adquirió 6 cazas supersónicos usados en Sudáfrica. En 2009 Ecuador incrementó un 30% el presupuesto de defensa, porcentaje que mantuvo en 2010.

## PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

**DRAGADO DEL RÍO URUGUAY** El Presidente de la Federación de Cooperativas Arroceras de Argentina (FECOAR) reclamó al Gobernador de Entre Ríos, Sergio Uribarri, la reiniciación del dragado del Río Uruguay, una mejora en los costos del combustible y la adquisición de una grúa especializada en cereales para el puerto de Concepción del Uruguay. El planteo fue respaldado por los sindicatos vinculados al sector, quienes reclaman además la reactivación de este puerto para otras áreas de explotación comercial.

**MAR DEL PLATA** A fines de marzo la empresa argentina Maruba volvió a operar en el puerto de Mar del Plata, tomando las

cargas dejadas atrás por Hamburg Sud y Maersk al abandonar la operativa en dicha terminal. La entrada y la salida se hicieron por el canal alternativo (8 metros de profundidad y 100 de solera), ya que el principal se encuentra parcialmente bloqueado por una barra de arena, que está siendo dragada. Maruba pretende mantener una frecuencia semanal de/hacia Río Grande do Sul, Brasil, con buques portacontenedores.

**TRASLADO DE TERMINAL EN SANTA FE** El gobierno central de Argentina autorizó una transferencia de fondos de 57,7 millones de pesos (unos 17 millones de dólares) para obras de accesos viales e infraestructura del nuevo puerto que se establecerá entre los km 579 y 584 del río Paraná, en la zona conocida como Paso Tragadero, hacia donde se piensa trasladar toda la actividad portuaria de Santa Fe.

**ROSARIO INCORPORA LÍNEAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES** El Puerto de Rosario comenzó a operar con dos líneas marítimas internacionales de Maersk y Hamburg Süd a través de una joint venture que proporciona un servicio semanal regular (arribo sábado, zarpada domingo), con el portacontenedores *Maersk Falmouth*, cuya capacidad es 868 TEUs (260 reefers), que unirá la terminal santafecina con Montevideo, donde ambas empresas, junto con Aliança, trasbordan los contenedores de/para puertos del sur argentino destinados al comercio con el hemisferio norte.

**BAHÍA BLANCA** El Consorcio de Gestión del Puerto anunció la finalización de los trabajos del muelle multipropósito Andoni Irazusta, ganando una superficie de operaciones de poco más de una hectárea. A su vez, en Cangrejales (frente a Puerto Galván), Patagonia Norte prevé una importante inversión en infraestructura, con un muelle de 270 metros de frente de ataque,

profundidad 15 metros a pie de muro, amplios espacios de almacenamiento, estacionamiento, servicio público, transferencia de mercaderías, y conexiones con las redes vial y férrea.

**IBICUY** El gobierno provincial de Entre Ríos e inversores privados acordaron recuperar el puerto de Ibicuy para insertarlo en la Hidrovía. La iniciativa comenzó con la pavimentación y reforzamiento de puentes de los 21 km del camino carretero y la adecuación de los 15 km de vía férrea que conectan Ibicuy con el nudo de Paraje Roldán, y continúa con relocalización de galpones, construcción de oficinas nuevas, ordenamiento de zonas de cargas generales, cereales, depósitos de frío, de acopio de minerales y parque industrial, en un predio de cien hectáreas cedido por el gobierno central. Por parte del sector privado, se construirá una terminal para el trasvase de mineral de hierro proveniente de Brasil de barcaza a buque de ultramar. Ibicuy se convertirá así en el puerto de mayor calado natural de Entre Ríos, superando en capacidades al de Diamante.

**NIDERA INVERTIRÁ EN PUERTO GENERAL SAN MARTÍN** La empresa de agroquímicos NIDERA prevé invertir 25 millones de dólares en la construcción de una terminal especializada en fertilizantes en Puerto General San Martín (Santa Fe), que contará con una capacidad nominal de carga de 350 camiones diarios, lo que equivale a unas 10.000 toneladas de carga. Esta será similar a la Terminal Fertilizante S. A., que la empresa ya posee en el Puerto de Quequén, pero sus procesos operativos serán más rápidos. Argentina consume cerca de cinco millones de toneladas de fertilizantes al año, cifra que va en aumento.

**TERMINAL DE PASAJEROS EN BUENOS AIRES** La Administración Ge-

neral de Puertos (AGP) aprobó el proyecto presentado por Terminales Río de la Plata (Grupo Dubai Ports World) para la remodelación y modernización de la terminal de pasajeros “Benito Quinquela Martín”, con una inversión de seis millones de dólares. El proyecto, además de obras en beneficio del pasaje, incluye la ampliación del tercer espigón, demoliendo el lado sur y ampliando el lado norte. Así, la Dársena A atenderá buques de hasta 200 metros de eslora, mientras que los mayores se operarán en Dársena B.

**TERMINAL DE ÁRIDOS EN BUENOS AIRES** El puerto de Buenos Aires contará con la primera terminal especializada en áridos del país, a partir de una inversión cercana a los 9 millones de dólares realizada por cinco empresas areneras. La terminal se instalará en Dock Sud, en un predio de cinco hectáreas, y estará a cargo de Marimar SA, Blinki SA, Sunyin, Tonric y Transporte Jilguero SA. El árido es el material granulado que se utiliza como materia prima de la construcción. Entre los más comunes se encuentran las rocas calcáreas sedimentarias (piedra caliza y dolomita), las arenas y gravas, y las rocas ígneas como el granito, el basalto y la cuarcita.

**SAN PEDRO** El gobierno de la provincia de Buenos Aires anunció el comienzo de las obras de infraestructura destinadas a convertir el Puerto de San Pedro en terminal especializada en exportación de frutas. En 2008 este puerto operó un 60% de frutas y vegetales frescos, 20% de cereales a granel y 20% de arena. En 2009 fue solo la fruta la que movilizó a la terminal y por ello hoy se pretende convertirla en especializada en ese segmento de cargas.

**DREYFUS-TIMBÚES** Fue inaugurado el puerto Dreyfus-Timbúes, pertene-

ciente a LDC Argentina S.A. (ex Louis Dreyfus y Cía.) sobre el río Coronda, Km 464 del río Paraná, clasificado como particular, de uso privado y con destino comercial e industrial. El complejo fabril asociado estará destinado al procesamiento de oleaginosos, la exportación de subproductos de la molienda (pellets y harinas) y la recepción, almacenamiento y embarque de graneles sólidos. Cuenta con capacidad de embarque de 3.600 toneladas horas.

**CONFLICTO GREMIAL ARGENTINO EN HIDROVÍA** El Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo de Argentina está movilizado en busca de eliminar las asimetrías del sector en la Hidrovía Paraná-Paraguay, denunciando la falta de políticas oficiales de defensa de la bandera nacional, que está permitiendo que Venezuela, a través de banderas boliviana y paraguaya, se apropie del monopolio del tráfico fluvial en detrimento de los trabajadores argentinos. Según la entidad gremial, esto se debe a la falta de competitividad por exoneraciones impositivas, tanto en Argentina para empresas extranjeras como en los países vecinos hacia sus propias naves, que no son iguales para todos, en particular en el combustible, que los argentinos deben pagar con impuestos locales que los extranjeros no tienen.

**BOLIVIA Y EL HIERRO DEL MUTÚN** En la gigantesca minera El Mutún se encuentran demoradas 200.000 toneladas de arrabio adquiridas el año pasado por la empresa hindú Jindal, por la simple razón de que no hay por donde sacar el mineral. Los puertos sobre el Canal Tamengo solo están habilitados para soja y otros graneles vegetales, mientras que Puerto Bush, el único que podría habilitarse, carece de la utilería para el embarque y de la

infraestructura vial para el acceso de cargas pesadas. Jintal había adelantado 6 millones de dólares para las obras del puerto, que se gastaron en la construcción de un terraplén (obra necesaria) pero al no haber existido aporte del gobierno boliviano, los accesos nunca se mejoraron.

## MARINA MERCANTE

**MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA** Según un informe de CEPAL, en 2009 se produjo una disminución del 6,9% con respecto a 2008 en el movimiento portuario de contenedores en América Latina. Según este informe, Cartagena (Colombia), fue el único que registró aumento en el movimientos de TEU's, mientras que los dos mayores del continente, Santos (Brasil) y Colón-Balboa (Panamá) registraron caídas del orden del 15%. En cinco casos, la disminución alcanzó el 30%.

**GOBIERNO ARGENTINO ANALIZA INTERVENIR EN MERCADO DE RESERVA DE CARGA** El gobierno argentino estudia la posibilidad de intervenir en el mercado internacional de transporte de graneles sólidos para fortalecer la alicaída bandera nacional. Para ello analiza imponer una reserva de carga de 10% sobre los cereales y los granos e intervenir en un mercado estimado por los operadores privados en 5.000 millones de dólares. También, se permitirá el ingreso interino de buques usados para aumentar la flota del país. El proyecto, que se viene conversando desde febrero de este año, cuenta con el aval de la casi totalidad del movimiento sindical marítimo, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y de MARUBA, la única empresa de bandera argentina que brinda transporte marítimo internacional.

**REESTRUCTURA EN MARUBA** El Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) adquirió una parte del paquete accionario de la empresa marítima argentina MARUBA. La compra se hizo sin subsidios del Estado, aunque a través de un préstamo del Banco Nación con la aprobación del gobierno nacional, según informó Omar Suárez, titular de SOMU. La nueva MARUBA apunta a captar el mercado regional de cereales y graneles sólidos para luego apuntar al tráfico con China.

**TRÁNSITOS A MALVINAS** La Prefectura Naval Argentina (PNA) emitió la Disposición 14/2010, derivada de los Artículos 1º y 2º del Decreto PE-256/16/2/2010, por la cual todo buque que transite entre puertos continentales argentinos y Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur deberán solicitar una autorización previa en PNA. Esta disposición se dictó con acuerdo de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Justicia de la Nación.

**SAAS SUSPENDE SUS ESCALAS EN USHUAIA Y PUNTA ARENAS** La naviera South American Atlantic Service (SAAS), con sede en Montevideo, operadora de un servicio regular mensual entre Montevideo, Ushuaia, Punta Arenas y Port Stanley (Malvinas) con el portacontenedores M/V “Anja”, anunció la supresión de las escalas en Ushuaia y Punta Arenas, pasando a realizar solamente el enlace directo Montevideo – Stanley. Las razones que llevaron a esta decisión fueron el encarecimiento de los costos de los puertos argentino y chileno en relación a la escasa carga intercambiada, pero fundamentalmente las trabas y dificultades impuestas por Buenos Aires para el tránsito por aguas de jurisdicción argentina por la relación con Malvinas.

**TRÁFICO CON ASIA** Las empresas ZIM, Hanjin, Wan Hai, CCNI y Hapag se

aliaron para brindar un servicio regular directo entre el Río de la Plata y puertos de Lejano Oriente, dando una señal que el comercio con ese lugar del mundo comienza a reactivarse. Participarán del convenio once buques de 4.200 TEU’s (tres ZIM, tres Hanjin, dos Wan Hai, dos CCNI y uno Hapag), ofreciendo un importante descuento en el precio del flete para competir con la oferta de bodega que existe desde Brasil.

**SERVICIO REGULAR ENTRE USHUAIA Y RÍO DE LA PLATA** La compañía de agentes y proveedores marítimos de Argentina NAVALIA SRL (Grupo Menéndez) adquirió en EEUU un buque portacontenedores para iniciar un servicio feeder bimensual entre Ushuaia, Montevideo y Buenos Aires. Construido en 2004, “El Asturiano” (como fue bautizado) tiene capacidad para 1.100 TEU’s, dos grúas de 45 toneladas y está tripulado por 18 hombres.

**LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL ENFRENTA UN COLAPSO FINANCIERO Y SU POSIBLE CLAUSURA** La Universidad Marítima Mundial, sita en Malmö, Suecia, enfrenta un colapso financiero que podría llevar a su clausura al iniciar los cursos del año lectivo 2011, de no encontrarse nuevas fuentes de financiamiento. Estas provienen de la ciudad (Malmö) y el país anfitrión (Suecia), de la OMI y de países donantes. Estos últimos, la porción mayoritaria del presupuesto, han disminuido de 11,3 millones de dólares en 2007 a 7,2 en 2009, mientras que para el presente año se estiman en 5,8 millones. Para funcionar actualmente, la UMM hizo uso del Fondo de Emergencias y Gastos Especiales (3,7 millones), pero aún así, se especula que terminará el año lectivo 2010 con un déficit de 900.000 dólares. Entretanto, la OMI encargó a su Secretario General, Efthimios Mitropoulos, quien

es al mismo tiempo rector de la UMM, encontrar una solución que asegure en el tiempo el funcionamiento regular de la universidad.

**CARENCIA DE PROFESIONALES DEL MAR** La Comisión de las Comunidades Europeas al Consejo y el Parlamento Europeo informó que, desde la década del ochenta, se viene produciendo en la Unión Europea un descenso pronunciado en el número de titulados en las artes del mar, especialmente oficiales de puente y máquinas. La falta de profesionales altamente calificados frente a la realidad de buques cada vez más tecnificados tiende a convertirse en un riesgo mayor a la seguridad de la navegación y a la preservación del medio ambiente marino. Ante esta situación, el Parlamento Europeo ha instado a los gobiernos y a las navieras a mejorar las condiciones sociales y económicas de los marinos, para volver a hacer atractiva la profesión.

**IGUALDAD SALARIAL EN GRAN BRETAÑA** Una decisión del gobierno británico, derivada de la llamada “Revisión Carter” (en honor a la congresista Susan Carter, directora del estudio), determinó que las empresas marítimas de su bandera tienen que pagar a los extranjeros contratados el mismo salario que reciben los británicos. La equiparación salarial favorece a unos 15.000 marinos de diversas nacionalidades, y su costo apreciado en 378 millones de dólares anuales. La Cámara del Transporte Marítimo protestó de inmediato la medida, señalando que su aplicación significará el fin de la bandera británica, porque los armadores buscarán otras opciones de competitividad, que inexorablemente pasarán por el cambio de bandera.

**AUMENTO DE TARIFAS EN CANAL DE PANAMÁ** Las autoridades de la Comisión Administradora del Canal de Pana-

má (ACP) anunciaron el aumento de entre 6% y 7% del peaje del Canal de Panamá, retroactivo al 1 de enero de 2010, con un incremento similar para 2011. Sin embargo, para el sector “Contenedores” se estudia un aumento de cinco dólares por TEU, si bien la tarifa general derivada del arqueo del buque seguiría sin cambios. Este aumento del peaje está destinado a financiar las obras de ensanche del canal, cuya finalización se estima para 2014.

**DESGUACE DE VLCC MONOCASCO** Menos de la mitad de los VLCC Monocasco aún presentes en la flota mundial serán pasados a desguace este año, pese a la intimación de OMI de retirarlos de los mares para el fin de 2010. Al inicio del año quedaban 98 buques de este tipo en servicio, de los cuales se anunció el retiro de 40, pero los 58 restantes continuarán hasta 2012/2013, ya que se trata de naves en buen estado, carentes de deudas, y sus propietarios pretenden capitalizar algunas ganancias más antes de perderlos.

**NIGERIA ESTABLECE REGISTRO FLEXIBLE DE BUQUES** Temisan Omatseye, presidente de la Agencia Marítima Nigeriana de Administración y Seguridad (NIMASA en su sigla original), anunció que el Gobierno Federal de Nigeria ha creado recientemente el Registro Híbrido de Buques, con intenciones de incorporar unos 700 barcos al pabellón nacional, cuyo número era de solo 30 a causa del llamado “registro cerrado” y los problemas de inestabilidad interna por los que había pasado el país. El registro híbrido también dará la bienvenida a los FPSO (Buques de Procesamiento y Almacenamiento de Petróleo) y FSO (Buques de Almacenamiento de Petróleo). La OMI exhortó a NIMASA a ser firme en el contralor de todos los aspectos de seguridad al momento de matricular los buques.

## EN ALZA EL PRECIO DE CHARTEO DE PORTACONTENEDORES

Según datos de Lloyd List, en el primer semestre de 2010 hubo 347 portacontenedores inactivos, que totalizan 543.000 TEUS, contra 660 naves y 1.300.000 TEUS de igual período en 2009. Los buques ociosos son en general los más viejos y de mayor consumo de combustible, que se han vuelto difíciles de chartear y probablemente terminen en desguace. También se ha producido un aumento en los valores del charteo diario. Según Hamburg Shipbroker's Association, hoy un barco de 2.500 TEUS cuesta 10.960 dólares diarios, contra 4.900 de un año atrás, mientras uno de 1.700 TEUS cuesta más de 7.000 dólares contra 4.100 de antes. Esto se interpreta como una reactivación del mercado comercial global, que luego de tocar fondo está regresando a la regularidad.

## INDUSTRIANAVAL

**CLÚSTER DE ASTILLEROS EN BRASIL** El gobierno del Estado de Pernambuco pretende convertir el Complejo Portuario de Suape en un polo de industria naval, con la instalación de seis grandes astilleros. Situado a 60 km de Recife, Suape combina una ventajosa posición geográfica, disponibilidad de espacio y un tentador paquete de incentivos fiscales para la atracción de los inversores. El primero en instalarse fue el nacional Estaleiro Atlântico Sur (EAS, del Grupo Camargo-Correa), que está próximo a botar su primer casco. Lo siguió el portugués MPG Shipyards, con una inversión de 140 millones de dólares para la construcción de buques de apoyo off-shore, módulos de plataformas y soluciones de generación de energía eólica, que estará a 100% de productividad en dos años. También se encuentran en etapa de nego-

ciación el surcoreano STX Europa (US\$ 350 millones de inversión) para la construcción de buques sonda, y los nacionales Queiroz-Galvão-Alusa (US\$ 500 millones) y Construcap (R\$ 200 millones). El último en manifestar su intención de unirse al clúster fue Consorcio Schahin-Tomé (US\$ 1.500 millones), que pretende construir plataformas petroleras. Se estima que este polo industrial generará unos once mil empleos directos. Sin embargo, el proyecto implica deforestar 1.076 hectáreas, lo que levantó inmediatas resistencias del Consejo Estadual del Medio Ambiente (CONSEMA) y la Universidad Federal de Pernambuco (UFPE), quienes presentaron un recurso ante la Comisión de Constitución y Justicia pidiendo se paralicen las obras hasta la finalización de los estudios de impacto ambiental. Esta gestión tuvo como repercusión inmediata el anuncio de la posible retirada de la inversión de Schahin-Tomé hacia otro Estado.

**PROMAR CEARA CONSTRUIRÁ OCHO GASEROS** El Astillero Promar Ceará ganó la licitación para la construcción de ocho buques gaseros para el Programa de Modernización y Expansión de la Flota de Transpetro (PROMEF). El costo de la operación se estableció en 536 millones de dólares, de los cuales 130 millones serán aportados por el Fondo de la Marina Mercante de Brasil. Los buques serán: cuatro de 7.000 m<sup>3</sup>, dos de 12.000 m<sup>3</sup> y dos de 4.000 m<sup>3</sup>, y en su construcción se deberá emplear un mínimo del 70% de mano de obra y equipos e insumos de industria nacional.

**CAPACITACIÓN TÉCNICA EN BUENOS AIRES** La Universidad de Buenos Aires (UBA) y la Cooperativa Standard Motors (ex Standard Motors Ltda.) firmaron un acuerdo para la reapertura de la escuela técnica "Cayo Sotero Ayala", que

capacitará recursos humanos en artes industriales vinculadas al medio marítimo, en tecnologías y conocimientos adecuados a las normas ISO. Los títulos otorgados serán homologados por UBA.

**CARRERA DE ARQUITECTURA NAVAL EN UNIVERSIDAD DE QUILMES** La Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), la Municipalidad de San Fernando, la Prefectura Naval Argentina (PNA) y la Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL) firmaron un convenio para la reiniciación de las carreras de Arquitectura Naval y Técnico Naval. Para ello, la Municipalidad proveerá de la infraestructura física, CACEL de los docentes, UNQ del respaldo académico y PNA la supervisión. Según fue anunciado en la conferencia de prensa del lanzamiento, la iniciativa surgió de la creciente necesidad de recursos humanos capacitados en esa área.

**ASOCIACIÓN DE ASTILLEROS ARGENTINOS** Astilleros Río Santiago (ARS) y Astillero Servicios Portuarios Integrados (SPI) firmaron un acuerdo para la construcción conjunta de barcasas y remolcadores, encargados por un cliente cuyo nombre fue mantenido en reserva. Las barcasas serán del tipo BOX y RAKE, aptas para el transporte multipropósito de graneles secos, mientras que los remolcadores de empuje reunirán las condiciones exigidas para operar en la Hidrovía.

**PARAGUAY IMPORTA BARCASAS** Mientras el mercado de la industria naval regional está en franco crecimiento, generando miles de puestos de trabajo directos e indirectos, Paraguay pateó el tablero al cancelar todos los proyectos de construcción puestos en astilleros de Argentina y anunciar la importación de barcasas de segunda mano provenientes de fuera de la región, a precios subvalorados. Según

fuentes de la Federación de Industria Naval Argentina (FINA), muchas de estas embarcaciones están en mal estado, habrán de navegar con habilitaciones provisorias y serán un riesgo para la seguridad de la navegación y el medio ambiente en la Hidrovía. Para la Asociación Bonaerense de Industria Naval (ABIN) esta medida está dirigida a beneficiar unos pocos funcionarios políticos paraguayos afines a grupos de interés por lucro sin ética.

**SIMA-PERÚ CONSTRUYE PARA PANAMÁ** El Ministro de Defensa de Perú, Rafael Rey, informó que el Servicio Industrial de la Marina de Guerra de Perú (SIMA-PERU) construirá cinco barcasas de tolva para la Comisión Administradora del Canal de Panamá, luego de ganar una licitación internacional por un monto de 26 millones de dólares. Las barcasas serán utilizadas como gánguiles en las operaciones de dragado y remoción de fondos marinos posteriores a las obras de ensanche del canal.

**PROPULSIÓN NUCLEAR PARA BUQUES MERCANTES** La problemática de la contaminación ambiental y la variabilidad del precio de los combustibles fósiles han traído nuevamente a consideración el empleo de la energía nuclear para la propulsión de buques mercantes. Fuera del ámbito naval de las superpotencias mundiales, en la década del 60 se experimentó con los "*Savannah*" y "*Otto Hahn*", aunque también la ex URSS desarrolló rompehielos movidos por energía TNC, alguno de los cuales aún está en servicio y con buen resultado. Pero llevar la propulsión nuclear a buques mercantes plantea tres grandes problemas. El primero es el costo inicial, ya que implica pagar por adelantado la factura de combustible de los próximos cinco a veinte años. El segundo es la disposición de los residuos radioacti-

vos al fin de la vida útil del combustible. Por último, el manejo de las crisis derivadas de la posibilidad de siniestralidad que ha afectado legendariamente a la navegación desde que el primer hombre se aventuró al mar. Un tema aún en debate.

**GNL COMO COMBUSTIBLE DE BUQUES:** Un estudio de la sociedad de clasificación DNV señala la factibilidad del uso de Gas Natural Licuado (GNL) como combustible de buques mayores, en sustitución del fuel oil pesado estándar, lo que traería aparejado un ahorro del 45% en el costo de la propulsión en un período de 20 años. Además, el empleo de GNL implicaría un 25% de disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, del 90% en gases nitrosos y la eliminación completa de emisiones de sulfuros. Entretanto, Bureau Veritas está también investigando esta línea de acción. Hoy existen unas 2.000 naves menores propulsadas por plantas que emplean GNL realizando cabotaje en el Báltico y en el Mar del Norte, pero los armadores no se deciden al cambio antes de tener certeza de cómo se comportará el mercado del GNL.

**GL REFORMA NORMAS DE INSPECCIÓN EN DIQUE** La sociedad de clasificación Germanischer Lloyd ofrecerá a los armadores la posibilidad de extender los períodos de tiempo entre las entradas a dique seco en función de un esquema nuevo de controles que pueden reducir significativamente los costos operativos de un buque durante su vida útil. Si las sociedades de clasificación vienen estudiando esquemas similares desde varios años atrás, GL es la primera en haber completado un sistema integral de pruebas y en reglamentar los cronogramas de inspecciones. Esto permitirá a los armadores de buques clasificados por GL tener las inspecciones de dique cada siete años y medio, en lugar de los actuales cinco, siempre que se cum-

plan con las exigencias de la sociedad y que en cada caso lo autorice la autoridad marítima competente.

**BUQUES FPSO GIGANTES** Los grandes astilleros compiten por la construcción de buques gigantes de almacenamiento offshore de Gas Natural Licuado (GNL), lo que promete grandes dividendos. La tarea implica la construcción de una planta de licuado sobre un barco de producción flotante, almacenamiento y transferencia (FPSO, por su sigla en inglés), de 400 metros de eslora, tamaño que implica un conjunto propio de desafíos de ingeniería naval. Además, deberán contar con la tecnología de sistemas de almacenamiento criogénico y transferencia buque a buque de GNL hacia naves gaseras convencionales. Hasta ahora, el único contrato concreto lo tiene Samsung Heavy Industries, construyendo un FPSO para Technip y Shell, que operará en Australia Occidental. Existe otro proyecto similar (mismo astillero y mismos operadores), para ser posicionado sobre las costas de Timor Oriental, el que se encuentra detenido en espera de la definición de aspectos legales con el gobierno timorí. Simultáneamente, la gasera noruega Flex LNG negocia con Mitsubishi Heavy Industries por la construcción de tres FPSO, aunque no se ha revelado cual será su destino. En todos los casos, aún restan detalles técnicos y de seguridad para definir, ya que la idea inicial de instalar tanque tipo Moss junto a las plantas de procesamiento fue considerada inadecuada por las sociedades de clasificación. Entretanto, en Brasil el grupo SBM Offshore, trabajando para PETROBRAS, está planificando con Queiroz Galvão Oil Co. de Brasil y Nippon Yusei Kabushiki Kaisha & Itochu Corp. de Japón para la conversión de un petrolero VLCC en FPSO. Para la primera conversión fue selecciona-

do el astillero Keppel Shipyard de Singapur, mientras que siguientes unidades se convertirían en el astillero Keppel BrasFel, de Brasil.

## PIRATERÍA EN EL MAR

**CHINA PREPARA SUS NAVES PARA RESISTIR ATAQUES** Luo Goncheng, del Ministerio de Transporte de la República Popular China, conminó a las compañías mercantes de su bandera a implementar sistemas de autodefensa para rechazar piratas. Además, a partir de octubre, los Capitanes serán responsables directos ante la justicia china por la seguridad e integridad del buque y su tripulación en caso de ser capturados por piratas. Entretanto, el gobierno chino relevó el buque que tenía de custodia en aguas somalíes con una flotilla de cuatro destructores y un barco de apoyo logístico, en lo que varios observadores ven como la intención de preparar a la Armada para despliegues prolongados en áreas de operación distantes (proyección de poder), ya que los chinos no integran a la “Operación Atalanta” de las Armadas Occidentales, sino que operan por cuenta propia. Zhuo Li, de la Oficina de Operaciones Generales de Búsqueda y Rescate de China, informó que los sistemas de defensa a instalarse en las naves serán “*no letales*”, y que su propósito es brindar un impase de hasta dos horas en la defensa para permitir el arribo de apoyo aéreo (helicóptero artillado), desde la unidad más cercana de la flotilla.

**NUEVA ESTRATEGIA DE LA UE** El Vicealmirante Peter Hudson, comandante de la “Operación Atalanta” (EU-NAVFOR), manifestó que si bien la nueva estrategia desarrollada ha dado “victorias tácticas”, ninguna solución definitiva a la piratería en el Índico podrá concretarse mientras

Somalia no cuente con un gobierno estable. Hudson cuenta con una fuerza de diez buques de guerra, tres aviones de patrulla marítima y un submarino, de la coalición de ocho países europeos más EEUU que integraron “Atalanta”.

**ONU PROPONE CREAR JUZGADOS ESPECIALES PARA ATENDER LOS DELITOS DE PIRATERÍA EN EL MAR** El Consejo de Seguridad de ONU propuso crear juzgados internacionales especiales para evitar el vacío legal existente frente a la piratería en el mar. La propuesta rusa, aprobada por la unanimidad de los 15 miembros del Consejo, pide al Secretario General de ONU, Ban Ki-moon, que informe antes de 90 días sobre la viabilidad de su puesta en práctica.

**EL CASO DEL M/V “ALMEZAAAN”** El 23 de marzo de 2010 el carguero panameño “*Almezaan*” fue atacado por piratas mientras navegaba en aguas somalíes hacia el puerto de Mogadishu. El ataque fue repelido por una guardia de seguridad privada, ocasionando la muerte de uno de los delincuentes. Posteriormente intervino la Fragata española “*Navarra*”, capturando seis piratas, el cuerpo del fallecido, y hundiendo la embarcación. Pero al intentar aplicar la justicia sobre los detenidos, los españoles se encontraron con que el capitán griego del *Almezaan* no quiso formular denuncia, y en consecuencia los piratas quedaron en libertad. El buque había sido atacado otras dos veces con anterioridad. La primera fue el 1 de mayo de 2009, cuando transportaba trigo a granel y autos usados a Mogadishu. Trasladado a Haradhere, fue liberado el 6 de mayo sin pagarse rescate luego de que hiciera un pacto con un líder guerrillero local (se presume para un transporte de armas, munición, cohetes y granadas, aunque esto no pudo ser confirmado). El segundo ataque fue el 8 de no-

viembre de 2009, y el buque fue retenido en Garacad hasta el 19 de noviembre, cuando se pagó un rescate de monto no revelado por los propietarios.

**FRANCIA SE DESMARCA DE “ATALANTA”** El gobierno de Francia cursó instrucciones a sus buques asignados a la Operación Atalanta, autorizándoles el uso de la fuerza militar en la represión de actividades piratas contra naves de bandera francesa, y la aplicación de la ley gala sin importar el lugar donde se cometa el delito.

**CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA PIRATERÍA EN EL MAR** La Conferencia Sobre Somalia, celebrada en Estambul con representantes de Naciones Unidas, Unión Europea y OTAN derivó hacia el tratamiento de la piratería en el mar adyacente al país africano. La actual estrategia ha funcionado bien, porque han disminuido sus resultados: uno de diez intentos es consumado en comparación a uno de tres, de antes. Sin embargo, el aumento en el número de tránsitos duplicó el número de denuncias de ataques, que en el primer semestre de 2010 ya alcanzó el total de 2009. Hace cinco años los ataques se producían dentro de las 100 millas de la costa somalí y para pedir algunos miles de dólares de rescate, hoy se concretan a 1.000 millas de la ribera y las exigencias de pago se catapultaron a los

dos millones de euros. En 2009 los piratas recaudaron casi cien millones de dólares en rescates. Las Armadas de la OTAN brindan protección, pero su costo operativo es muy alto. Un buque de patrulla cuesta unos cien mil dólares diarios, y como hay en promedio cuarenta unidades involucradas el costo operativo anual de la Operación Atalanta es de casi mil quinientos millones de dólares, en los cuales el Fondo Especial Antipiratería de ONU aporta solo tres millones. Los efectos de la piratería sobre las economías de los países ricos han sido bajos, y el aumento de los seguros encareció algo el costo del flete, pero para los países ribereños de África Oriental han sido devastadores, porque la piratería marina pone en riesgo vidas, altera el comercio, mata el turismo, aleja la ayuda alimentaria, enriquece a delincuentes, provee financiación a los movimientos insurgentes y pervierte la economía regional. Estos efectos se han trasladado a los países mediterráneos que usaban los puertos del Índico para su comercio exterior. ¿Qué se puede hacer? Hay una cantidad de medidas que se pueden adoptar para disminuir el flagelo, pero hasta que no se encuentre una solución en Somalia, atacando el problema en tierra antes que llegue al mar, los piratas seguirán incursionando en las aguas del Índico.

