

RECONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL ROMPEHIELOS ALMIRANTE IRÍZAR

La reconstrucción y modernización del rompehielos **Almirante Irizar** no pretendió que al final de ella el rompehielos volviera a ser el antiguo Irizar, sino que el Proyecto se impuso que la reconstrucción y modernización permita entregar un buque rompehielos nuevo, con equipamiento moderno y prestaciones superiores al anterior (y por encima de los rompehielos disponibles en el mercado: habitabilidad, capacidad de carga, capacidad de laboratorios, entre algunos aspectos relevantes).

La reconstrucción del rompehielos Almirante Irizar en el **Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR)**, fue una decisión basada en dos dimensiones complementarias:

- i) promover el desarrollo de la industria naval argentina; y**
- ii) resguardar la eficiencia económica en la administración de los recursos públicos.**

En la primera dimensión expuesta, el proyecto Irizar permitió desarrollar nuevas capacidades en la industria nacional. Directamente en el caso de CINAR, el proyecto impulsó la generación de nuevos puestos de trabajo y fundamentalmente nuevos conocimientos y capacidades tanto en infraestructura de las instalaciones del astillero, en formación de los recursos humanos en todos los niveles, con especial énfasis en la dirección y gestión de proyectos navales de elevada complejidad que involucran capacidades de planificación, ingeniería, monitoreo y desarrollo de un sistema logístico de un amplio espectro de proveedores nacionales y extranjeros. Esto permite hoy posicionar al CINAR como un astillero competitivo a nivel regional, tanto en el segmento de reparaciones y, especialmente como resultado de este proyecto, en el mercado de construcciones.

Indirectamente, el proyecto permitió traccionar el desarrollo de proveedores nacionales industriales servicios vinculados a la construcción de equipos e instalaciones como así también, proveedores nacionales de servicios vinculados al montaje de equipos e instalaciones, generando un número significativo de empleo indirecto que se suman a los puestos de trabajo directo de CINAR.

En cuanto a la segunda dimensión expuesta, vinculada a la eficiencia económica en la administración de los recursos públicos, se pueden encontrar dos aspectos a considerar:

- a) el menor costo vinculado a la reconstrucción y modernización del rompehielos en el país respecto a la adquisición de un rompehielos nuevo construido en el extranjero; y**
- b) el ahorro en términos de divisas y resguardo de las reservas.**

En cuanto al primer punto, la construcción de rompehielos se realiza a pedido del cliente en función de las especificaciones establecidas por éste, siendo un proceso que supone la no disponibilidad inmediata del buque al no ser productos que se trabajen en producción en serie con stocks disponibles. La posibilidad de contar rápidamente con un rompehielos nuevo para la campaña 2009/2010, era inviable desde el

punto de vista de disponibilidad en el mercado de rompehielos, teniendo en cuenta que este tipo de embarcación en su mayoría son de propiedad de países que lo utilizan para realizar sus campañas en el Ártico y en la Antártida, actividad considerada estratégica.

En este sentido, la incorporación de un rompehielos de características y prestaciones similares al nuevo rompehielos Almirante Irizar es un proceso que demanda entre 5 y 7 años considerando los tiempos de especificación de pliegos, licitación, evaluación de ofertas, diseño del buque y la construcción propiamente dicha (tiempos que son proporcionales a las características del buque a construir en función de los requerimientos y especificaciones del cliente). Por ello, aún bajo un escenario donde se hubiese optado por la compra de un rompehielos nuevo construido en el exterior, inevitablemente se hubiese incurrido en el alquiler de medios para las Campaña Antárticas de Verano 2009/2010 y posteriores.

A modo de referencia, se puede mencionar el rompehielos Agulhas II por parte de la firma STX en Finlandia. El proyecto tuvo como fecha de firma de contrato en el 2009 y la finalización de la construcción en 2012. El mismo tuvo un costo de USD 175 millones, siendo un buque con características y prestaciones inferiores a las del nuevo rompehielos Almirante Irizar, en término de capacidades consideradas importantes en función de los requerimientos de la campaña antártica: mayor capacidad de tripulación (100 Agulhas II vs 313 nuevo Irizar), mayor capacidad de aprovisionamiento de combustibles a las bases (500 m³ Agulhas II vs 650 m³ nuevo Irizar), una potencia 50% mayor (12.000 KW Agulhas II vs 18.000 KW nuevo Irizar), mayor capacidad en laboratorios, por mencionar algunos puntos relevantes.

Por lo expuesto, tomando como referencia el buque mencionado contemporáneo al Proyecto Irizar en período de construcción (aunque de menor envergadura y prestaciones que el Irizar), se puede observar que bajo un escenario de adquisición de un buque rompehielos nuevo en el exterior, el mismo no hubiese estado disponible como mínimo hasta el año 2014 (considerando 5 años entre armado de especificaciones de pliego hasta entrega del buque). Esto hubiera implicado que la primera campaña a ser realizada con un buque propio en este escenario hubiese sido 2014/2015 (en un escenario optimista).

Adicionalmente, la reconstrucción en el país implicó a su vez un ahorro fiscal complementario indirecto a través de la recaudación impositiva que se generó como resultado del proyecto (facturación de empresas nacionales y empleo).

Por último, en relación al ahorro de divisas y resguardo de las reservas, la alternativa de reconstrucción y modernización del rompehielos Almirante Irizar en el país, representó un ahorro significativo de divisas al ser el contenido importado de la obra un 36%.