Liga Naval Argentina

Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales

Buenos Aires: 30 de octubre de 2026

Sres. Comisión de Defensa del Senado

At. Sr vicepresidente Primero Senador Nacional Carlos Linares

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted y por su intermedio a todos los integrantes de la Comisión de Defensa del Senado Nacional a los efectos de poner a ese órgano legislativo al corriente de las eventualmente graves consecuencias que el tratamiento de los expedientes S-1844/26 y S-1247/26 (ambos sobre desregulación del cabotaje marítimo y fluvial) pueden acarrear al Sistema de Defensa Nacional y que a juicio de la institución que presido ameritan que ambos expedientes sean girados para su análisis precisamente a vuestra comisión.

Como presidente de la Liga Naval Argentina fui invitado a comparecer ante el plenario de las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda del Senado el pasado 28 del corriente.

Todos los expositores preopinantes -tanto los representantes del PEN así como los senadores presentes y buena parte de los especialistas invitados- abordaron la supuesta conveniencia de abrir el cabotaje marítimo y fluvial nacional a terceras banderas en base a una mera ecuación económica en la que se ponderó como única desventaja "la pérdida de un puñado de puestos de trabajo" hecho que frente a los "fenomenales" ahorros en materia de costos logísticos y la generación de cientos de miles empleos directos e indirectos en las distintas industrias de las provincias con litoral fluvial que se generarían por el solo hecho de transportar las producciones locales en buques de bandera extranjera a través de la Vía Navegable Troncal no dejaba lugar a duda alguna sobre las bondades en especial del proyecto D 1844/26 ameritando el mismo un pronto dictamen y tratamiento sobre tablas.

Fernando Claudio Morales
Perito Naval VGM
PRESIDENTE LNA

Sin entrar a considerar la veracidad técnica y fáctica de tales afirmaciones, al hacer uso de la palabra para referirme a las cuestiones estratégicas, logísticas y geopolíticas que no pueden ser soslayadas a la hora de decidir ni más ni menos que resignar el cabotaje (en especial el marítimo) resultó evidente que tales cuestiones no habían sido ni siquiera ponderadas lo que motivó consultas de parte de los señores senadores presentes.

Es por este motivo que desde la LNA se considera imprescindible que la Comisión de Defensa del Senado sea incluida dentro de las comisiones responsables de emitir dictamen.

Procedo seguidamente a fundamentar el pedido precedente.

1) **Soberanía Logística**: La sola observación en el mapa de la posición relativa de la República Argentina respecto a las principales rutas marítimas internacionales permite apreciar que el país se encuentra en una situación totalmente marginal y extremadamente distante del tráfico marítimo internacional.

   Pretender que una naviera internacional pudiera garantizar la atención de la totalidad de los puertos marítimos a lo largo de más de 5000 kilómetros de litoral marítimo en forma permanente, implicaría asumir que esa naviera estaría dispuesta a sacrificar parte de su flota en forma permanente en el Atlántico Sur sin importar si a lo largo de su operación el mercado mundial de fletes torna más apetecible otro mercado.

   Al presente solo una naviera internacional ha manifestado tal interés y se muestra dispuesta a "condenar" la cantidad de buques que sean necesarios para bastecer tal demanda. Esa naviera es la empresa estatal de CHINA, cosco.

   Literalmente, el ingreso de COSCO al Atlántico Sur tornará inmediatamente inviable la operación de cualquier naviera nacional máxime si una política agresiva del Estado Chino dispusiera fletes a precios de dumping para copar el mercado. (Algo que suele hacer esta empresa en particular)

Claudio Morales
Perito Naval VGM
PRESIDENTE LNA

2) IMPLICANCIA GEOPOLÍTICA: La actual administración gubernamental ha dejado en claro cuáles son las potencias aliadas de Argentina. En tal sentido el país ha adherido a una interesante cantidad de convenios y alianzas estratégicas en materia de Defensa y Seguridad Nacional. Compra de armamento, operaciones y ejercitaciones combinadas, pactos de cooperación para la preservación y vigilancia de los espacios marítimos globales e incluso una formal solicitud ingreso como aliado a la OTAN.

   De la misma forma se realizaron licitaciones internacionales con cláusulas de resguardo para evitar la participación de empresas bajo control estatal extranjero (tal el caso de exclusión de la dragadora China Shanghai Dredging) en el proceso de adjudicación de la Vía Navegable Troncal) y se esgrime como un caso de éxito el retroceso concreto de la flota pesquera estatal de China que opera en el borde de la ZZEA a posiciones más alejadas.

   Dicho esto, abrirle la puerta del mar territorial a una naviera estatal extranjera (única interesada confesa) y por lo tanto concederle el libre acceso a los puertos nacionales y a las aguas interiores de la República con el agravante de tal situación sería en carácter virtualmente monopólico e irreversible implica lisa y llanamente enfrentar situaciones tales como que el necesario abastecimiento marítimo a la Isla Grande de Tierra del Fuego quede en manos estatales extranjeras lo que incluirá a la mismísima Base Naval Integrada en proceso de construcción.

   El proyecto bajo expediente S-1844/26 incluso excluye taxativamente la presencia a bordo de los buques extranjeros que se hagan cargo del cabotaje de tripulantes argentinos y limita al máximo posible el ejercicio de facultades de contralor a la Prefectura Naval Argentina.

3) DESARTICULACIÓN DE LA DEFENSA NAVAL:
   El 90% de las potencias marítimas del mundo reservan su cabotaje marítimo y fluvial a buques privados pero que enarbolen el pabellón nacional de cada país.

   Dentro de las muchas consideraciones que se esgrimen para tal decisión existe una de valor superlativo. EL ROL AUXILIAR QUE LAS MARINAS MERCANTES TIENEN EN LAS ARMADAS NACIONALES.

Fernando Claudio Morales
Perito Naval VGM
PRESIDENTE LNA

No sé registra en el presente ninguna marina militar que cuente en su flota naval con buques auxiliares que constituyan el eslabón logístico ante una eventual operación naval de envergadura dado que su mantenimiento en tiempo de paz es muy costosa.

Durante la guerra de Malvinas se contó con el apoyo de 50 buques mercantes (33 dentro del TOAS) 1100 efectivos mercantes involucrados y 16 muertos en combate.
Ormuz en el presente ha involucrado ya a más de 20 buques mercantes como apoyo a las operaciones de flota militar de USA en la región.

Rusia, China y principalmente USA conciben a sus flotas mercantes de bandera como verdaderas cuartas fuerzas armadas y generan permanentemente políticas de fomento a sus actividades.
Paralelamente, en Argentina el personal superior de la Marina Mercante integra la Reserva Naval Principal de la Armada siendo un leading case en materia de personal que se entrena permanentemente en el ámbito privado sin costo alguno para el Estado Nacional encontrándose apto y disponible ante el simple requerimiento estatal.

Casi todos los países de la región mantienen reservas de carga a la bandera propia con el objetivo estratégico de mantener activa una flota auxiliar.

Chile está a punto de despachar hacia Malvinas a un carguero de bandera chilena (Danstar) que tuvo que ser reparado integralmente para estar en condiciones de enfrentar esa travesía.

La elección de la bandera no fue casual, el tráfico se podría haber hecho con cualquier bandera ya que el comercio exterior no tiene en ningún caso reserva de bandera, pero expresamente se eligió la bandera nacional chilena como una clara muestra del ejercicio soberano del tránsito libre de Chile en aguas territoriales argentinas.

Claudio Morales
Perito Naval VGM
PRESIDENTE LNA

Liga Naval Argentina

Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales

En el convencimiento de que lo hasta aquí expresado permitirá a los señores senadores comprender cabalmente el fondo de la cuestión planteada, me permito insistir en la imperiosa necesidad de que los expedientes de referencia sean considerados por la Comisión de Defensa y que de ser posible se convoque a especialistas en la materia entre los que me permito sugerir al Sr. Jefe del Estado Mayor de la Armada Almirante Juan Carlos Romay. Y al Sr. Jefe del Estado Mayor Conjunto de las FFAA Almirante Marcelo Dalle Nogare.

Sin otro particular, quedando a vuestra disposición para cualquier ampliación a los temas aquí planteados hago propicia la oportunidad para saludar a Usted.

Atentamente.

Fernando Claudio Morales
Perito Naval VGM
PRESIDENTE LNA