

Observatorio Defensa

Semana del 12 al 18 de septiembre de 2016

- 1.- Las Fuerzas Armadas de la Argentina y de Inglaterra trabajarán en conjunto**
- 2.- Denuncian incompetencia y corrupción en la recuperación del rompehielos Almirante Irizar**
- 3.- El gobierno pone en venta los aviones oficiales**
- 4.- Reducirían el presupuesto para la campaña antártica**
- 5.- El Ministerio de Defensa firmó un convenio con la empresa Beretta para la fabricación de pistolas**
- 6.- Voló por última vez un Fokker F27 en la Fuerza Aérea**

13 de septiembre (La Nación)

1.- Las Fuerzas Armadas de la Argentina y de Inglaterra trabajarán en conjunto

El Foro de Inversiones y Negocios, que se lleva a cabo en Buenos Aires, sirvió como puntapié inicial de una nueva relación bilateral entre el Reino Unido y la Argentina. El ministro de Estado para Europa y las Américas británico, Sir Alan Duncan, se reunió con el vicescanciller, Carlos Foradori, en una reunión en la que se destacaron los tópicos sobre las Islas Malvinas y la relación entre las Fuerzas Armadas de ambos países. A poco menos de dos meses de haber asumido como ministro de Estado, la visita de Duncan refleja el mejoramiento de las relaciones entre la Argentina y el Reino Unido. "La reunión bilateral sirvió para que ambos funcionarios pudieran continuar impulsando una agenda omnicomprendensiva, multidimensional y multisectorial, basada en la complementariedad entre ambas naciones", señala un comunicado de cancillería. Según detalla el comunicado, ambas partes "acordaron fortalecer la relación entre las dos Fuerzas Armadas" y "están explorando oportunidades de ampliar sus campos de cooperación". A su vez, destaca que "el Reino Unido acoge con beneplácito el compromiso de la República Argentina con el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales a través del apoyo a las Operaciones para el Mantenimiento de La Paz de las Naciones Unidas". Con respecto a Malvinas, la discusión se basó en adoptar medidas necesarias para el crecimiento de las islas. En el comunicado no se detalla ninguna información o debate sobre la soberanía de las mismas. "Se acordó remover todos los obstáculos que limitan el crecimiento económico y el desarrollo sustentable de las Islas Malvinas,

incluyendo comercio, pesca, navegación e hidrocarburos. Ambas Partes enfatizaron los beneficios de la cooperación y de un compromiso positivo de todos los involucrados", señala el parte de prensa. El reconocimiento de soldados argentinos sepultados en el cementerio de Darwin formó parte de la reunión y ambas partes acordaron trabajar para su resolución: "Hay pleno apoyo al proceso de identificación de ADN. Las conversaciones sobre esta delicada cuestión humanitaria serán llevadas adelante en Ginebra sobre la base de una evaluación del Comité Internacional de la Cruz Roja.

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1937615-las-fuerzas-armadas-de-la-argentina-y-de-inglaterra-trabajaran-en-conjunto>

33 de septiembre (La Nación)

2.- Denuncian incompetencia y corrupción en la recuperación del rompehielos Almirante Irizar

Nueve años no alcanzaron para terminar de reparar el rompehielos y, en ese lapso, las campañas antárticas cobijaron negociados que investiga la Justicia. En abril de 2007, el rompehielos Irizar sufrió un incendio que lo alejó del servicio debido a las importantes reparaciones que debían efectuarse. Lo extraño del caso es que ya han transcurrido casi nueve años y medio y esas reparaciones en el astillero Tandanor no llegan nunca a su término. Además, si se suma su costo hasta el presente, de 147 millones de dólares, al alquiler por 137 millones de la misma moneda de los buques ruso y holandés que lo reemplazaron en las campañas de abastecimiento de nuestras bases antárticas, se llega a la cifra de 284 millones de dólares que, como informó LA NACION, supera el costo de un nuevo rompehielos, valuado en 250 millones de esa moneda. Hay que agregar los 20 millones de pesos que demandará el dragado para que el Irizar pueda abandonar Tandanor. ¿Cómo pudo llegarse a este costosísimo disparate? ¿Se trató de mera incapacidad de las autoridades del Ministerio de Defensa del anterior gobierno, o el abultado gasto a cargo de las arcas estatales escondía el cobro de coimas? ¿Se alquilaba a un costo altísimo -y tal vez con pagos y cobros ilegales- la logística para mantener nuestras bases? ¿Cuál ha sido la genuina política antártica en los últimos años? Con el nuevo arrendamiento de una nave para la próxima campaña antártica, los costos totales habrán ascendido a 301 millones de dólares. Mientras tanto, aún resta realizar el 10 por ciento de los arreglos del buque, que incluyen 60 nuevos camarotes y 40 laboratorios. Las incomprensibles demoras para la finalización de las tareas no pasaron inadvertidas. Desde 2011, esta columna editorial se ha ocupado del tema, y en 2014, el entonces diputado radical Julio Martínez, hoy ministro de Defensa, presentó un pedido de informes al Poder Ejecutivo. Ese año planteamos en esta columna que la excesiva tardanza era motivo de preocupación, porque los fondos empleados en el alquiler de buques "podrían haber dado origen a posibles negociados durante la gestión de Arturo Puricelli al frente de Defensa". En aquel entonces, hubo denuncias por la presunta manipulación de la licitación para contratar al buque holandés Timca. El tiempo siguió su curso y los costos continuaron escalando. Hoy, el ministro Martínez explica que un rompehielos usado, similar al Irizar, puede comprarse por sólo 19 millones de dólares. Sudáfrica encargó la construcción de uno a un astillero finlandés, que ya está por botarlo. Ante la contundencia de las cifras, vuelve el planteo de fondo: las reparaciones que nunca

terminaban, ¿no habrán sido un pretexto para contratar los buques ruso y holandés y cobrar comisiones o coimas? Por el contrario, pensar que el dislate obedeció simplemente a la inoperancia sería abusar de la credulidad. Abona las sospechas el hecho de que, como publicó LA NACION, se habrían registrado sobreprecios en la compra de provisiones para las bases durante la última campaña antártica del orden de los 84 millones de pesos. Agustín Rossi era el ministro de Defensa -hoy es diputado del Parlasur-, y los sobreprecios que se habrían pagado para el aprovisionamiento variaron entre 174 y 241 por ciento, según el tipo de víveres. Ayer se conoció que, por esos hechos, el fiscal federal Ramiro González imputó a Rossi y a un ex presidente de la Corporación Mercado Central. Hace dos años, pedíamos en esta columna racionalidad y la mayor de las transparencias. Se lo pedíamos a un gobierno que se caracterizó por convertir todo cuanto pudo en un negocio personal de sus funcionarios. Los resultados están a la vista. Corresponde a las nuevas autoridades otorgarle la mayor de las claridades a este tema y enmarcarlo en una genuina política antártica que vea y proyecte mucho más allá del legítimo y necesario apoyo logístico a nuestras bases.

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1937152-incompetencia-y-corrupcion-en-el-caso-del-irizar>

15 de septiembre (La Nación)

3.- El gobierno pone en venta los aviones oficiales

La decisión demandó meses de conversaciones, marchas y contramarchas, análisis político y números finos. Pero la decisión está tomada: el gobierno de Mauricio Macri rematará "antes de fin de año" dos aviones que integran la flota presidencial, mientras acelera la compra de una aeronave sin lujos que le costará unos US\$ 40 millones al Estado. Deseos de evidenciar una postal de fin de época, necesidad de ahorrar dinero o simplemente hartazgo. Sea por la razón que fuera, el Presidente se convenció de rematar el simbólico Tango 01 y el 04 cuando los especialistas le sugirieron la posibilidad de comprar un avión con "largo alcance", de unos 15 asientos, para dejar de alquilar un avión privado, como los que lo depositaron en Europa o en su reciente gira por China. El remate de los aviones presidenciales, abierto e internacional, estará a cargo del Banco Ciudad, la entidad presidida por Javier Ortiz Batalla, que ya retomó con éxito la mecánica de los remates de la Aduana. "Mantener el Tango 01 y ponerlo a punto nos costaría US\$ 20 millones. Con el doble de ese dinero compramos un avión más chico, más práctico, con menos años de desgaste y con más autonomía de vuelo", afirmaron a LA NACION en la Secretaría General de la Presidencia, que encabeza Fernando de Andreis. Comprado en la década del 90 por el ex presidente Carlos Menem, el Tango 01 se convirtió en un símbolo de ostentación que los sucesivos presidentes intentaron esquivar. Fernando de la Rúa, por ejemplo, prometió venderlo, pero se fue del Gobierno sin cumplir su promesa. El kirchnerismo también utilizó sus más de 150 asientos (comparables a la dimensión de un avión de línea) en los viajes internacionales de Néstor y Cristina Kirchner. El Tango 04, adquirido por la ex presidenta Kirchner en 2014 como reserva del 01, también se sometería a remate. El Tango 02, con problemas durante un reciente viaje de Macri volviendo de Córdoba, saldrá de circulación de manera definitiva. ¿Hay fecha para el remate? "Falta el decreto del Presidente. Pero será lo antes posible. Ojalá encontremos rápido compradores", afirmaron las

fuentes oficiales. De todos modos, la idea en la Casa Rosada es pagar el nuevo avión presidencial a través de un leasing o de un crédito internacional. "Ni de casualidad vamos a pagar cash", se defienden en el Gobierno. La licitación para la compra de la nueva aeronave está en marcha: se siguen los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y varias empresas internacionales ya comenzaron el proceso de oferta de algunos modelos a los encargados de tomar la decisión. "Va a ser un avión práctico, modesto. Ni comparar con los que usan otros presidentes latinoamericanos", afirmaron en el Gobierno. Modelos como el Airbag 320, utilizado por presidentes como Horacio Cartes, de Paraguay, superan el presupuesto acordado para la compra del avión presidencial. Por el momento, y mientras acelera la venta de los Tango y la compra de la nueva aeronave, Macri seguirá con la rutina que hasta ahora mantuvo en sus salidas al exterior. "Cuando se trata de un vuelo a un país limítrofe o a una distancia razonable, el Presidente utilizará un avión de línea. Si se trata de vuelos largos, como el reciente a China, se seguirá utilizando un avión privado", detallaron las fuentes. El sábado, el Presidente viajará a Nueva York para participar de la Asamblea General de las Naciones Unidas, donde hablará el martes. Iría, por primera vez durante su mandato, en un avión de Aerolíneas Argentinas, afirmaron en Casa de Gobierno, aunque la decisión no está totalmente firme. A mediados de octubre, el Presidente tiene previsto viajar a Roma para entrevistarse por segunda vez durante su mandato con el papa Francisco, y asistir, además, a la canonización del cura José Gabriel Brochero. En ambos casos, se tratará de delegaciones muy acotadas, de las que suelen participar la canciller Susana Malcorra, el vocero Iván Pavlosky o el secretario de Asuntos Estratégicos, Fulvio Pompeo, además de la primera dama, Juliana Awada, que también irá a Nueva York.

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1937923-el-gobierno-pone-a-la-venta-el-tango-01-y-compra-un-avion-de-us-40-millones>

13 de agosto (Ámbito)

4.- Reducirían el presupuesto para la campaña antártica

El Ministerio de Defensa dispuso en abril pasado una reducción de 30% para destinar alquileres de naves y otros gastos para la Campaña. La Argentina, una vez más, sufre la ausencia del rompehielos Almirante Irizar. La suerte del abastecimiento a las 13 bases antárticas quedó en vilo, tras el fracaso de la licitación pública internacional N°40/2016 que lanzó el Gobierno para alquilar los medios navales y helicópteros destinados a la logística de la Campaña Antártica de Verano (CAV) 2016-2017. Desde el incendio que destruyó al Irizar, en 2007, el país lleva gastados más de u\$s120 millones en la contratación de terceros para cumplir con los relevos de las dotaciones, abastecer de combustible, víveres y materiales a las bases emplazadas en el continente blanco. Walter Ceballos, secretario de Logística del Ministerio de Defensa, es la figura responsable en procurar que todas las bases del territorio antártico cuenten con los recursos necesarios para la internada. El jefe del Estado Mayor Conjunto, general de división Bari del Valle Sosa, lo asiste en la ejecución del operativo de despliegue y cumplimiento del apoyo logístico. Este año, amén del buque polar que habitualmente lleva el grueso de la carga, se debe arrendar un rompehielos para penetrar las capas congeladas del mar de Weddell y alcanzar la base general

Belgrano II, ubicada muy cercana al polo. El 24 de agosto pasado, en el Ministerio de Defensa, se procedió a la apertura de sobres: hubo 4 oferentes, Meihuizen International, Trade Baires International, Assine SA y Témpanos Argentinos. Todos quedaron fuera de concurso, unos por no cumplir con requisitos técnicos y de garantías y otros porque su cotización excedió en largo el presupuesto previsto por Defensa. De todos ellos el único que cumplió con cada punto y coma de las exigencias del pliego de condiciones fue el archiconocido oferente de los barcos rusos, Carlos Bertino. Es representante de Trade Baires International, empresa que lleva ganadas 6 campañas consecutivas con el buque polar Vasily Golovnin y el rompehielos Kapitan Dranitsyn. Esta vez el zar de las naves rusas no acertó: su oferta económica de más de u\$s25 millones superó los casi 20 que había previsto y ordenado el secretario Ceballos como tope para la contratación. En 2014 el servicio de las naves rusas costó al país u\$s 24.710.000. Extrañó a muchos que Bertino, -ambicioso operador en el rubro que hasta emprendió una cruzada en la justicia contra el entonces ministro Arturo Puricelli porque lo sacó de carrera y seleccionó en su lugar a la firma Assine para la campaña de 2013-, haya errado en la cotización. Claro, es probable que no contara con un dato: el 29 de abril pasado el secretario Ceballos ordenó por escrito una reducción de "los Montos Preventivos para ser agregados al expediente de la Contratación de Alquiler por Tiempo de medios navales y aéreos para la Campaña de Verano 2016-2017", la cifra importa un recorte del orden del 30% en comparación con los montos de licitaciones anteriores. En el memorando dirigido a Marcos Ochoa, subsecretario del Servicio Logístico, Ceballos detalla qué cantidad debe tenerse en cuenta como tope presupuestario para cada uno de los renglones de la licitación y deja sin efecto las cifras anteriores establecidas en un documento fechado el 28 de marzo. La oferta económica de la firma sudafricana Meihuizen International es la que más se aproximó a los valores presupuestarios sugeridos por Ceballos en el memo interno del 29 de abril. No le alcanzó. Los medios navales (el rompehielos Agulhas) y aéreos de la empresa radicada en Cape Town, aunque aptos, no reunían certificaciones y habilitaciones exigidas por la normativa local. Ahora se abre un tenso compás de espera. El trámite administrativo prevé un nuevo concurso cuya ejecución demandaría al menos 3 meses siempre que no haya impugnaciones cruzadas entre oferentes. El escenario abre la vía para echar mano al recurso de la contratación directa "por Urgencia" una salida legal pero que huele a parcialidad.

Fuente: <http://www.ambito.com/854691-campana-antartica-en-riesgo-por-reduccion-de-presupuesto>

15 de agosto (La Voz)

5.- El Ministerio de Defensa firmó un convenio con la empresa Beretta para la fabricación de armas

El Ministro de Defensa, Julio Martínez, se reunió hoy en Roma con autoridades de la empresa Pietro Beretta, y recibió una propuesta para producir en nuestro país dos armas bajo su licencia en las instalaciones de Fabricaciones Militares. "Este es un paso importante para la industria argentina. Estamos analizando estas propuestas que benefician al país y nos permiten volver a producir en Fabricaciones Militares una serie de insumos esenciales para nuestra defensa", expresó el ministro desde Roma, Italia. Martínez afirmó que esta iniciativa tiene varios objetivos: "Esto va

en línea de poder generar fuentes de trabajo, inteligente y con sentido patriótico en Fabricaciones Militares”, además de “cubrir las necesidades de las fuerzas de Seguridad y Defensa de nuestro país, algunas de las cuales ya emplean estas armas”. En el marco de su visita a Italia, Martínez firmó además un acuerdo de cooperación en el sector de la Defensa con su par italiana, Roberta Pinotti, tras lo cual destacó la "excelente relación" entre ambos países. "Con Italia tenemos una excelente relación, estamos muy satisfechos con los trabajos que venimos realizando en materia de cooperación”, expresó el ministro.

Fuente: <http://www.lavoz.com.ar/negocios/la-fabrica-italiana-beretta-podria-producir-armas-en-argentina>

18 de septiembre (Ámbito)

6.- Voló por última vez un Fokker F27 en la Fuerza Aérea

El último avión Fokker F-27 de la Fuerza Aérea Argentina partió esta mañana desde la base aérea de El Palomar rumbo a su último viaje de "reconocimiento histórico" que lo llevará, a través de un periplo de casi 11.000 kilómetros, a recorrer las 19 ciudades patagónicas que interconectó por más de 40 años bajo la bandera de Líneas Aéreas Del Estado (LADE). "Se trata de un avión histórico que sirvió mucho a LADE y a la Fuerza Aérea, porque hay que tener en cuenta, por ejemplo, que participó de la Guerra de Malvinas realizando misiones de transporte" entre el continente y las islas, aseguró a Télam el secretario de la Fuerza Aérea, Comodoro Enrique Gómez Olivera. El Fokker F-27 Friendship matriculado TC-79 arribó hoy a El Palomar procedente de la II Brigada Aérea de la localidad entrerriana de Paraná, para iniciar desde allí el último vuelo que durará una semana. La aeronave fue recibida por el vicecomodoro Juan Agnoletti, quien comandó vuelos comerciales de los Fokker de LADE a Malvinas entre 1972 y 1978. Agnoletti también piloteó esos aviones durante la guerra de 1982, en la que el escuadrón F-27 realizó 309 misiones de traslado de materiales y hombres, sin sufrir pérdidas. "Este vuelo histórico refleja la importancia que tuvo este medio aéreo y el sentido de compromiso tanto de tripulantes como de mecánicos, que lo han sostenido en el vuelo y que hoy merecen ser reconocidos", dijo Gómez Olivera. Ushuaia será la ciudad más austral a donde llegará el F-27 en su último vuelo, pero el recorrido incluirá otras 18 localidades, en cada una de las cuales "subirán periodistas de medios locales" para hacer una parte del recorrido en el que "se les contará lo importante que fueron estos aviones". El itinerario completo comprenderá Paraná, Palomar, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Madryn, San Antonio Oeste, Gobernador Gregores, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos, Río Grande, Ushuaia, El Calafate, Esquel, Bariloche y Neuquén. Llegados al país en 1969, los Fokker de la Fuerza Aérea poseen un rico historial uniendo al sur argentino al servicio de LADE para cubrir con "vuelos de fomento" diversos destinos del sur de Argentina que no eran cubiertos por los vuelos comerciales de otras aerolíneas Gómez de Olivera fue enfático en afirmar que el retiro de circulación de esa aeronave "no afecta para nada la cobertura de los destinos que LADE supo hacer". "Hace tiempo que ese avión no estaba cumpliendo funciones regulares de LADE y además los F27 fueron reemplazados por aviones Saab 340, que son más modernos y tienen una mejor tecnología", completó.

Fuente: <http://www.ambito.com/855384-el-ultimo-fokker-27-de-la-faa-inicio-su-viaje-de-despedida>

El Informe Semanal Argentina es un servicio de informaciones sobre asuntos de defensa y temas militares, que forma parte del Observatorio Cono Sur de Defensa y Fuerzas Armadas y es elaborado por Juan López Chorne para el Proyecto “El Desarrollo de la Política Comparada en América Latina” de la Universidad Nacional de Quilmes.