

Discurso botadura buque pesquero “MARLENE DEL CARMEN”

Señoras y Señores,

Celebramos hoy nuestra botadura 151, la del buque fresquero de altura “Marlene del Carmen”. No ha sido fácil llegar a este momento que suele ser de alegría y agradecimiento a la empresa armadora y a todo el gran equipo que trabajó en la construcción de esta nave, por quienes pido un gran aplauso.

Ha sido un camino empinado no solo desde lo fáctico, sino también desde lo emocional.

En las últimas jornadas, mientras íbamos terminando los detalles finales de esta obra nos comenzó a embargar una sensación de tristeza y melancolía. Como la que tiene una madre cuando se va un hijo, dejando el nido vacío. Algo que desde hace 8 años no nos ocurría, porque desde el 2017 en adelante cada vez que desocupamos una grada la ocupamos con una nueva quilla, un nuevo hijo, un nuevo sueño.

Y esto no significa que no hayamos tenido grandes dificultades en estos últimos 8 años. Todos ustedes han sido testigos de nuestras luchas y reclamos con todos los gobiernos, pero siempre lo hicimos desde la continuidad del trabajo. Y a pesar de los problemas, de los descalabros económicos y de no coincidir con el rumbo de aquellos tiempos, invertimos, duplicamos nuestra capacidad instalada y el empleo, para que clientes como el grupo Santander no volvieran a tener que esperar 4 años para botar un barco. Hoy estamos viendo que esa continuidad laboral se está poniendo en riesgo y no es porque se nos hayan agotado los clientes o hayamos sido ineficientes. Aún nos quedan más de 15 clientes con proyectos aprobados que estaban esperando y casi un 50% de la flota pesquera nacional que debería ser renovada. El problema es que ninguno de ellos quiere comenzar un barco de altura en esta coyuntura sabiendo que no tendrá capacidad de repago.

La Pesca Argentina es una, pero no es toda igual. Y si bien la crisis afecta la rentabilidad de todos sus sectores, para algunos la situación ya es insostenible. Afortunadamente la flota potera sigue con buenos niveles de captura y de precios internacionales. Los grandes buques factorías están ganando menos, pero nunca se detuvieron. Gracias a Dios existe la bendición del langostino de Rawson, que con su temporada de aguas provinciales no solo alimenta la producción de las plantas chubutenses, sino que además da trabajo en Astilleros como este, ya que las próximas 4 obras que tenemos en construcción son costeros para ese puerto, que vuelve a ser nuestro salvavidas en tiempos de crisis.

Pero para la clásica flota fresquera y los miles de puestos de trabajo que genera en tierra la situación es calamitosa y ya se está reflejando en el cierre de plantas procesadoras, procedimientos preventivos de crisis y barcos que no rebotan o

directamente quedan parados. En los últimos meses hubo quienes operaron para silenciar esta crisis porque decían que la prioridad era la renovación de las cuotas, hoy muchos de sus colegas cuentan con las cuotas renovadas, pero son como el título de propiedad de una casa que está en llamas. Otros, incluidos funcionarios de distintos ámbitos, siguen sin creernos o minimizando la situación. **“Se quejan pero botan barcos”**, suelen decir. Desconociendo no solo los tiempos diferidos de nuestra industria, sino también los malabares y el esfuerzo conjunto que astillero y armador hacemos para poder concretar este tipo de obras. Las dos anteriores cambiaron de dueño antes de tocar el agua y está es financiada a 30 meses de plazo por el propio astillero y se comenzó a negociar en enero del 2021 con estructuras de costos totalmente distintas a las actuales.

Este barco va al agua y le hará perder dinero a su armador. Seguramente perderá menos que operando al antiguo “Maria Rita” del año 1962 y cuyo permiso nacional le está cediendo. Pero obviamente perderá mucho más si en algún momento debe parar toda su flota, ya que en Comodoro Rivadavia el grupo Santander tiene una planta pesquera y empresas de estibajes que en conjunto con los barcos generan empleo para 500 personas. Y no es solo el costo fijo lo que lo motiva, es principalmente la responsabilidad social.

Con este sencillo ejemplo quise explicar que **la pesca fresquera no quiere ni puede parar. Pero tampoco puede operar indefinidamente en situación de quebranto.**

La mayoría de los argentinos de bien, queremos un país sin déficit fiscal, con un estado equilibrado, una economía normalizada y reglas de libre mercado. Sabemos que estamos en una etapa de transición, que veníamos de un total descalabro y que debemos hacer esfuerzos. Se nos dijo que el Estado se ocuparía de la macro y que subsistirán aquellos que tuvieran una micro eficiente. Lamentablemente en la pesca, que es un sector exportador, esto no se está cumpliendo y sentimos que la microeconomía de cada empresa pesquera está condicionada por el Estado porque los ingresos dependen de un tipo de cambio oficial manipulado, mientras que los costos están totalmente liberados. Además es el único sector exportador y economía regional a la cual no solo no le rebajaron los Derechos de Exportación, sino que por el contrario el Estado le aumentó y le creó nuevos impuestos. Me refiero al aumento del Derecho Único de Extracción que se incrementó entre un 300 y 500% y a la nueva tasa de asignación de las cuotas de merluza por valores siderales que ya se ha comenzado a pagar. Y aquí también seguramente alguien dirá que si estuviéramos tan mal no se hubiera honrado este nuevo impuesto. Quien diga eso ignora que muchas empresas han pedido créditos y aumentado sus pasivos o gastado sus últimas reservas para cumplir con esta tasa cuasi-extorsiva en tiempos de crisis.

Alguna vez un Ministro dijo que su objetivo para los sectores que no aceptaban las reformas del primer proyecto de ley bases era **“empobrecerlos y cambiarlos por otros”**. Tranquilamente podría pensar que el plan está saliendo a la perfección, pero sinceramente quiero creer que lo que nos está pasando NO es fruto de un plan premeditado y que estamos siendo víctimas del “fuego amigo”, por desconocimiento y prejuicio. Por ello no debemos callarnos y utilizar cada espacio de difusión para explicarle a la clase política y a la sociedad toda que es la pesca y que es la industria naval. Queremos recuperar competitividad y sabemos que las desregulaciones son un camino, por ello también seguiremos insistiendo para que nuestras propuestas sean escuchadas.

Pero debemos entender que no todo depende del Estado, en ese sentido vemos auspiciosamente que 6 cámaras pesqueras hayan sacado recientemente un documento

conjunto donde no se quedan en la descripción de la crisis, sino que establecen una agenda de diálogo con todos los sectores: proveedores de bienes y servicios, sindicatos, consorcios portuarios, estados provinciales y estado nacional. **Si queremos que la rueda de la pesca fresca siga girando todos deberemos ceder un poco para adaptarnos a esta nueva realidad.**

Desde la Industria Naval estamos dispuestos a colaborar con ese desafío tal como siempre lo hemos hecho, pero sabemos que sacar la cabeza fuera del agua no será suficiente para atraer nuevas inversiones. Por ello **vemos el futuro de la renovación de la flota de altura con mucho escepticismo. Esto nos llena de tristeza porque nos sentíamos parte de un gran proyecto, que estaba dando frutos concretos. Este tipo de barcos significan un cambio sideral en términos de calidad, tecnología y prestaciones. Y lo estamos haciendo con herramientas genuinas, compitiendo contra otros Astilleros del mundo y sin pedir medidas proteccionistas.**

En estos tiempos que está tan de moda denostar a la Industria Nacional no podemos sentirnos aludidos porque **hemos crecido haciendo productos de calidad internacional, financiándolos y compitiendo en inferioridad de condiciones con potencias que tienen economías estables, estructuras de crédito y subsidios. En el pasado cuando solo sobrevivimos fue porque se nos sometió a la competencia más desleal que existe: la del buque usado. Por ende esta industria lejos está de “cazar en el zoológico” se defendió siempre en la selva más extrema. Derogar o flexibilizar en este contexto la Res. 909/94 no solo sería dejarnos desnudos y sin armas en el medio de la selva, sería el tiro de gracia para la Industria Naval Argentina. Por favor no cometamos los errores del pasado.**

Mis palabras finales son de agradecimiento para la familia Santander. Nos gusta que el nombre del barco rinda homenaje a la madre de Luis, porque es una muestra de cariño hacia alguien que ya no está, que falleció muy joven y que fue muy importante en su vida. De origen humilde, crío a muchos hijos inculcándoles la cultura del trabajo y eso nos invita a pensar que Luis y su gente cuidarán a este buque como quien cuida a su madre. Ojalá no sea el último y que podamos pronto concretar su otro proyecto que quedó postergado, así como todos los otros que quedaron en cartera.

Buena pesca “MARLENE DEL CARMEN”. Que Dios te proteja junto con su tripulación, sus propietarios y todos los que trabajaron en su construcción.

Muchas gracias.