

Industria Naval Pesquera Argentina. Fundamentos Políticos. Parte 1

Por lo general, las naciones reservan la construcción de sus barcos pesqueros exclusivamente a los astilleros nacionales cuando sus propias industrias han logrado desarrollar la capacidad de construirlos en forma competitiva.

El fundamento de esta sabia política es que la pesca es una actividad extractiva de recursos naturales que pertenecen a todos los habitantes de cada país. No sólo a los pescadores, ni a las empresas pesqueras, ni mucho menos a los funcionarios de gobiernos provinciales ni nacionales. La riqueza ictícola le pertenece a todos los habitantes de cada nación.

De la misma forma que ocurre con otros insumos y bienes de producción nacional relacionados a la pesca, la política de promoción de la construcción local de los barcos pesqueros busca que los beneficios de la explotación de este patrimonio nacional se reparta entre una base mucho mayor de habitantes. Eso evita que el beneficio se circunscriba exclusivamente a los que aportando su trabajo o capital, están más directamente involucrados en esa explotación. Muchas veces, erradamente, los pescadores, las empresas armadoras y los funcionarios de Pesca se terminan creyendo que son los dueños de esa riqueza ictícola nacional y actúan en consecuencia. Por eso es importante enfatizar y divulgar este concepto clave y que logre penetrar las legislaciones y regulaciones relacionadas a la actividad.

La forma del reparto de esta riqueza natural entre una base más amplia de habitantes se logra principalmente a través del empleo generado en los astilleros constructores, los navalpartistas y en las actividades concurrentes. Pero también, a través del desarrollo tecnológico naval, los recursos fiscales generados por la actividad económica de la construcción naval y por el ahorro de divisas externas.

Una política de promoción y defensa de la construcción local de pesqueros evita o reduce sensiblemente la importación de barcos pesqueros que pueden hacerse competitivamente en el país. Continuando el concepto anterior, tal importación estaría permitiendo el traslado de una parte del patrimonio ictícola nacional a empresas extranjeras. En ese sentido, la importación de barcos de pesca que podrían construirse en el país, se puede asimilar sin temor a exageración alguna, a la situación de la pesca ilegal. La única diferencia es que en este último caso, la apropiación de una riqueza ajena sólo es más obvia, pero conceptualmente se trata de lo mismo.

Hace ya muchas décadas que Argentina tiene una industria naval capaz de atender competitivamente la mayoría de las demandas de la región. Sin embargo, desde los años setenta y especialmente desde los noventa, los sucesivos gobiernos han evitado activamente toda política de protección de estos intereses nacionales, promoviendo la masiva importación de buques pesqueros, sobretodo usados y libres de impuestos. Como parte de la misma mala política, el Estado tampoco ha cumplido su obligación de proteger a los argentinos del flagelo de la pesca ilegal.

El resultado es obsolescencia, hundimientos, desempleo, depredación, descontrol, ilegalidad, corrupción. No en vano, la política pesquera argentina es considerada uno de los peores casos de todo el mundo.

Industria Naval Pesquera Argentina. Análisis 1990-2015. Parte 2

El período indicado de 25 años, ha sido el más grave y pernicioso para estos intereses nacionales. En esos años (y los siguientes) se llevó adelante una política pesquera abiertamente en contra de las buenas prácticas internacionales.

La política de promoción de importación de pesqueros, sobre todo usados y muy viejos, generó la pérdida de más de 32,600 puestos de trabajo en astilleros constructores e industrias concurrentes.

Esto evitó la generación de casi 1,500 millones de dólares de valor industrial naval en el país, que hubiesen aportado 300 millones de dólares de recursos fiscales adicionales. Además, se hubiese evitado el desperdicio de más de 1000 millones de dólares de divisas giradas innecesariamente al exterior.

Estos cálculos se basan en las estadísticas de incorporaciones de pesqueros, valores internacionales y los habituales porcentajes de 75% de contenido local en las construcciones navales pesqueras nacionales y 57% de participación de mano de obra en ese valor.

La distribución aproximada de estas pérdidas en el período es el siguiente :

1991-2000: 54% ; 2001-2010: 40% ; 2011-2015: 6%

Por varias décadas, los gobiernos nacionales de Argentina favorecieron la importación de los buques pesqueros mayores (en bodega, dimensión y potencia), con la excusa insostenible de la "limitada capacidad" de la industria nacional, mientras que los astilleros argentinos construían exitosamente buques mucho más grandes y sofisticados.

En definitiva, se buscó favorecer a las empresas del exterior que encontraron aquí una pesquería rica y desprotegida por un Estado desinteresado por los temas del mar.

Mientras las construcciones nacionales erogan impuestos y tienen grandes restricciones para los permisos de pesca, los buques importados, especialmente usados y viejos habitualmente entraron libres de impuestos y con amplios permisos de pesca. La única restricción que se imponía era la "promesa" de construcción nacional que nunca se cumplió gracias a la complicidad activa de los funcionarios del área.

Sólo en los 25 años analizados, se importaron 198 buques pesqueros con 132.000m³ de bodega (72% del total existente). El valor (nuevo) de esos buques importados es de 1,488 MMUsd, lo que representa el 67% del total del valor (nuevo) de la flota pesquera argentina.

Entre 1980 y 2015 se importaron 250 unidades, que representan el 85% de la capacidad de bodega pescando legalmente en el mar argentino. El 91% de estos barcos eran usados (con 17 años de edad a su incorporación) y llegaron a superar los 50 años en explotación, generando gran atraso tecnológico e inseguridad.

Los principales países favorecidos por estas importaciones han sido España (44%), Japón (22%), Corea (7%) y China, Noruega y Francia (4% cada uno)

Los principales constructores de pesqueros nacionales fueron Contessi, Sanym y Vanolli, con buques de un valor medio unitario del orden de 2MMUsd.

Los pesqueros mayores construidos en el país fueron los de la clase "Cabo", entregados por Sanym en los años ochenta para Exporpesca una fusión empresaria argentino-canadiense.