

DISCURSO BOTADURA #148 B/P "AMERICANO"

Señoras y Señores,

Muchas gracias por acompañarnos en esta jornada de trabajo, nuestra botadura nro. 148 y la segunda de este año 2024. El primer encuentro que celebramos en el mes de enero estuvo signado por el estupor y la reacción que nos generó una muy inadecuada modificación de la Ley Federal de Pesca que se había incluido en el primer proyecto de la ley Bases.

Finalmente y gracias al esfuerzo de cámaras empresarias y sindicatos, al acompañamiento que tuvimos por parte de todas las fuerzas políticas de la oposición y también a la comprensión del tema que tuvieron muchos funcionarios del oficialismo, logramos que el propio gobierno retirara esta modificación que hubiera tenido un impacto terrible sobre las empresas, el empleo, la salud del recurso y los ingresos del Estado. Por ello nuestras primeras palabras son de agradecimiento, a todos los legisladores, gobernadores, intendentes y funcionarios que entendieron lo que estaba en juego y que actuaron en consecuencia.

Ese cimbronazo me invita a realizar una fuerte autocrítica dentro del sector pesquero y la industria naval. Debemos reflexionar y actuar sobre lo mal que comunicamos nuestra actividad, los empleos que generamos, la soberanía que defendemos, el valor que agregamos, los impuestos que pagamos y las potencialidades de cada sector. Y en esta tarea no podemos bajar la guardia, porque no todos están convencidos aún de la conveniencia de que existan este tipo de industrias.

El leitmotiv de nuestro mensaje será la competitividad. Los que vienen habitualmente a estas ceremonias saben que es un concepto que nos obsesiona y por ello pedimos disculpas de antemano por repetir esa palabra tantas veces. Nunca nos van a escuchar hacer alarde de la cantidad de horas hombre que lleva una obra, solo lo mencionamos cuando podemos bajar ese número con respecto al barco anterior y agradecer como hago ahora por el esfuerzo y la dedicación del gran equipo de trabajo del Astillero. Ya he dicho antes que la competitividad es lo único que asegura la subsistencia de una empresa en el tiempo y acá tenemos 75 años de profesar esa consigna. Queremos hacer buenos productos, de primer nivel, para los argentinos y también para el mundo. Aunque esto no solo depende de nuestra voluntad.

Por ello fuimos muy enfáticos alertando en anteriores discursos de botaduras sobre las sucesivas pérdidas de competitividad y distorsiones de precios industriales que nos fue generando la inflación y el atraso cambiario a partir del año 2021, hasta que en Noviembre de 2023, en oportunidad de botar el "YANI G.", exclamamos y suplicamos: "Atraso cambiario, Nunca Más".

Hoy la realidad es muy distinta. Se están haciendo grandes esfuerzos para bajar el déficit, la inflación y ordenar la macroeconomía, lo cual valoramos. Sabemos que el horizonte de mediano plazo es de unificación cambiaria y eso también es positivo y necesario para la industria y las empresas exportadoras. Sin embargo, no podemos dejar de mencionar que los precios industriales todavía no llegaron a re-acomodarse lo suficiente y que el “crawling peg” corriendo muy por debajo de la inflación, no favorece a ese objetivo en el corto plazo. No estoy diciendo que el tipo de cambio sea la única variable que hace a la competitividad, ni tampoco hago una valoración de si el dólar oficial actual está atrasado con respecto a su media histórica. Lo que estoy diciendo es que para empresas como la nuestra que producimos bienes de capital que cotizan en dólares oficiales y que se construyen en plazos largos, la tarea de costear no es nada sencilla, porque mes a mes seguimos sufriendo aumentos en dólares de nuestra mano de obra y de servicios de terceros, ya que no podemos dejar de acompañar a la inflación con los salarios. Sabemos que eso se va normalizar, pero no sabemos cuando sucederá y generar un colchón de expectativas inciertas nos resta competitividad. Las industrias exportadoras como la pesca también están en esta disyuntiva, con el agravante que ellos no pueden fijar sus precios de venta, sino que se los fija el mercado. Hoy solo pueden contemplar cómo mes a mes se va erosionando la rentabilidad, una rentabilidad que justo es mencionar durante muchos años ni siquiera existió.

El “AMERICANO” es un hijo de esta crisis, pero también es el fruto de la comprensión y el acuerdo, en definitiva las crisis también son oportunidades. Este barco iba a ser el quinto “Huafeng”, pero las penurias económicas que sufrieron las empresas pesqueras por el atraso cambiario y la caída de precios internacionales, generaron dificultades para cumplir las cuotas pactadas más los mayores costos incurridos por el Astillero. Las mismas dificultades las estaba atravesando el grupo Veraz, y por ello se vio obligado a desprenderse de dos de sus buques congeladores más grandes para poder cancelar deudas, pero en lugar de repartir el remanente y reducir sus aspiraciones decidió reinvertir en la renovación de su buque “Victoria II” que está próximo a cumplir 38 años y que tenía un proyecto aprobado para ser reemplazado por un barco un poco más grande que este. Así se llegó a un acuerdo entre el grupo Arbumasa y el grupo Veraz donde ambas partes hicieron renunciamentos. Por ello queremos agradecer a todos los responsables del grupo Arbumasa por la buena fe y el compromiso que han demostrado, la próxima botadura será de un barco para ellos y confiamos que muy pronto podremos iniciar la construcción del sexto buque que hoy estamos postergando.

No nos avergüenza reconocer que las empresas pesqueras perdieron plata en algunos rubros y que ganaron o empataron en otros. Esta es una realidad fácilmente comprobable, que muchas veces es desconocida o ninguneada por sindicatos y autoridades. Al igual que los esfuerzos que está haciendo el Estado para revertir el déficit estructural, los privados también debemos sincerar y adecuar nuestras economías. Una tarea que no es sencilla cuando tanto del lado del fisco como de los gremios hay pretensiones, que, aunque fueran fundadas, superan las posibilidades reales.

El empresariado argentino tiene mala fama, de ser especulador, negrero, oportunista o prebendario. Yo creo que eso es inmerecido, porque al igual que en cualquier otro ámbito de la sociedad debe haber buenos y malos. Personalmente conozco centenares de casos de pymes y empresas más grandes, de los más variados sectores, que luchan estoicamente contra las adversidades, que se mantienen abiertas por orgullo o legado familiar, donde sus propietarios gozan con dar trabajo, con desarrollar nuevos productos o innovar. Seguramente no son las grandes empresas del círculo rojo, para

las cuales todo se limita a un “negocio”, a estas otras empresas las mueve la “pasión”. No es una obligación de los gobiernos andar discerniendo el alma de una empresa, pero sí debe considerar sus méritos, direccionarlos hacia lo que más le conviene a la sociedad y garantizar una sana competencia.

En la Industria Pesquera existe una clara escala de méritos. Personalmente quiero destacar a quienes han invertido en la construcción de plantas y especialmente barcos nuevos: firmas como Ritorno, Sallustio y Ciccio, el grupo Arbumasa, el grupo Veraz, Solimeno, Ramaci, Vicarp, Maronti, San Isidro, Conarpesa y tantas otras (tenemos más de 148 clientes así que muchos se van a ofender porque no los he nombrado). También destaco a los que construyeron barcos nuevos en el extranjero como Moscuzza, Iberconsa, Wanchese, etc. En definitiva todos ellos han invertido mucho dinero y apuestan al largo plazo, a la seguridad de sus tripulaciones, a planificar, a la eficiencia. No hay mayor compromiso con el país y la sustentabilidad del caladero que el de una empresa que necesita varias décadas para amortizar una inversión. Al resaltar esto, estoy volviendo al concepto inicial de competencia, personalmente me duele cuando un barco se construye en el extranjero pero es parte de la competencia y como tal debo aceptarla. Y lo hago aunque potencias como Estados Unidos tengan leyes centenarias que protegen a su industria naval y lo impiden.

Del otro lado tenemos a los empresarios oportunistas que hacen lobby para seguir importando chatarra usada, barcos totalmente amortizados que se venden a valores de rezago. Apuestan por el negocio rápido, alegan incapacidades o urgencias y se reservan el capital para otros menesteres. Parecía una lógica desterrada, pero sabíamos que con el cambio de gobierno iban a intentar convencer a las nuevas autoridades con sus cantos de sirenas. Ojalá no lo consigan porque sería un gran retroceso para la industria naval y la propia industria pesquera. Esa no sería una competencia justa para la Industria Naval, porque por más que nos esforcemos nunca podremos construir un barco usado.

Esa lógica cortoplacista fue la dominante a partir de la década del 70 y sobre esas bases estructuralmente endebles se cimentó una parte de nuestra industria. Permítanme hacer un poco de historia para ilustrar a quienes no conocen el tema: en el año 1971 se dictó el Decreto 440 que permitía la importación de buques usados para desarrollar la pesca, con el compromiso de construir un porcentaje de la bodega importada en el país. En los años siguientes se incorporaron más de 120 buques usados al amparo de esa norma, la mayoría en el ocaso de su vida útil, pero muy baratos, solo 2 empresas cumplieron el compromiso de construcción nacional y una década más tarde el 90% de las empresas que habían importado esos barcos usados habían quebrado. Lo barato sale caro, dice el refrán. La mitad de esos barcos terminaron como chatarra abarrotando los puertos y la otra mitad siguió operando, constituyéndose a lo largo de los años en verdaderas bombas de tiempo. En los 90 una política aún más agresiva de importación de barcos usados terminó con gran parte de la industria naval, llevó a la sobreexplotación de la merluza y a la crisis pesquera más grande que recordamos. Así convivimos una flota pesquera nacional que nació vieja y llegamos al año 2017 con el triste privilegio de ser una industria con buques obsoletos, donde nunca se había importado un barco arrastrero nuevo. Tuvo que suceder la tragedia del “Repunte” para que nuestras autoridades tomaran dimensión del problema, se dictó el DNU 145/19 que limitó la antigüedad de los buques a 40 años y a partir de ese momento las autoridades adoptaron una postura restrictiva para la importación de barcos usados, la cual se profundizó durante la siguiente gestión. Dos gobiernos antagónicos terminaron generando, una política de estado y la respuesta fue inmediata: se hicieron inversiones como nunca antes en la industria naval, se construyeron 31 pesqueros en astilleros nacionales (sin contar los artesanales), se importaron 14 barcos nuevos del extranjero y así se bajó la edad promedio de la flota de 40 a 34 años en apenas 5 años, se modernizó la

flota y se comenzó a cambiar su fisonomía. Las inversiones genuinas en buques nuevos que en más de 100 años de historia pesquera no se habían dado, que se decían imposibles, se concretaron gracias a un mensaje claro que se le transmitió a los armadores: "No al barco usado". Hoy unos pocos empresarios que se niegan a invertir y competir intentan romper ese proceso virtuoso, pretendiendo importar barcos que en algunos casos superan u orillan el límite de 40 años de la normativa vigente. Confiamos que las nuevas autoridades sabrán separar la paja del trigo y entender el daño irreparable que generaría comenzar con estas excepciones. La consigna debe ser que todos compitamos con las mismas armas. Si esos armadores no creen en la industria nacional, si desconfían de los tiempos y capacidades de los astilleros argentinos, tienen centenares de astilleros extranjeros a disposición, pero que los barcos sean NUEVOS para no volver a cometer los errores del pasado con sus trágicas consecuencias para las industrias, la seguridad jurídica y la vital.

Damos por descontado que así será y como prueba de confianza en el país, la Industria Naval Argentina está invirtiendo y generando empleo de manera anticipada. Hace unos días comenzamos dos nuevos barcos, las obras 152 y 153. Ayer la firma SPI anunció el inicio de la construcción de dos nuevos barcos, lo cual celebramos y hoy podemos anunciar nosotros que en la nueva nave industrial inaugurada en enero se han colocado las quillas de las obras 154, 155 y 156. La Argentina se tiene que recuperar trabajando y no especulando. Por eso, aunque las dificultades siguen siendo muchas y el panorama no está del todo despejado, aportamos nuestro granito de arena por adelantado, invirtiendo, generando empleo y confiando.

Mis últimas palabras son para la gran familia del grupo Veraz. Como algunos sabrán se trata de una empresa pesquera donde el Astillero tiene una participación no mayoritaria. El resto de los accionistas son ex capitanes, ex maquinistas, ingenieros y directivos que nos acompañaron a partir del año 1986 en esta aventura de tratar de demostrar que empresas pesqueras "distintas" eran posibles. Tomamos el camino largo, sin atajos y nada nos fue fácil. Hemos pasado momentos felices como son 10 botaduras, la construcción de plantas en la Patagonia y el desarrollo de mercados internacionales con productos retail elaborados 100% en Argentina, pero también hubo otros muy difíciles como son los de angustia al no saber como pagar los sueldos, cumplir con los proveedores o revertir ineficiencias estructurales. La elección de la madrina recaída en Norma Destasio, una de nuestras colaboradoras más antiguas, es todo un símbolo que intenta agradecer a todo el equipo laboral, directivo y societario que nos acompañó en este camino. Nos quedan muchos desafíos por delante y los encararemos con el mismo optimismo que tenía el querido Tío Antonio, para saludarnos con su tradicional "AMERICANO".

Muchas gracias a todos y que Dios proteja a este barco y a todos los involucrados en su operatoria.