

ESTADO DE SITUACION FLOTA TANGONERA CONGELADORA

A:

Sr. Ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca - Ing. Agr. Luis Basterra

Sr. Ministro de Desarrollo Productivo – Lic. Matías Kulfas

Sr. Ministro de Trabajo, Empleo y Seguridad Social – Dr. Claudio Moroni

Sr. Jefe de Gabinete de Ministros – Lic. Santiago Cafiero

Sr. Subsecretario de Pesca y Acuicultura – Dr. Carlos Liberman

Secretario General del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos – Sr. Raúl Durdos

Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca – Cap. Jorge Frías

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante – Cap. Marcos Castro

Sindicato de Conductores Navales de la República Argentina – Sr. Armando Alessi

Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales de Argentina – Sr. Eduardo Mayotti

Sra. Gobernadora de la provincia de Santa Cruz – Dra. Alicia Kirchner

Sr. Gobernador de la provincia de Chubut – Dr. Mariano Arcioni

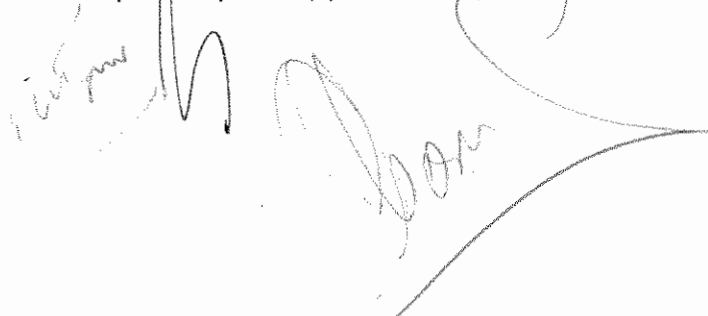
S _____ / _____ D

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ustedes con el objeto de poner en su conocimiento el estado de situación de la pesquería de langostino y, en particular, de la flota de Buques Tangoneros Congeladores, que hacen de dicho recurso su especie objetivo y única.

Esta flota lleva a cabo esta pesquería desde hace mas de 35 años y es la que ha hecho del producto langostino austral (patagónico) y salvaje una marca mundialmente conocida.

El producto elaborado por esta flota en cajas de 2 kg, tanto de entero como de colas, se encuentra presente en todas las grandes tiendas y superficies del mundo. Es nuestro producto de góndola por excelencia y representa el mayor valor agregado que puede darse al recurso natural capturado y congelado a bordo.

Al mismo tiempo, es muy visible y fácilmente demostrable los cientos de millones de dólares que distribuye esta actividad en cada comunidad portuaria (proveedores y servicios), en salarios (barcos y tierra) y al Estado (derechos de exportación e impuestos).



Sin embargo, si tomamos los últimos 15 años de esta pesquería, son muy pocos los años de rentabilidad razonable. No obstante, ha sido siempre una actividad claramente distributiva, haya tenido o no rentabilidad el armador.

Uno de los factores que influye en esta situación, es que la pesquería del langostino, para los buques congeladores Tangoneros, es una **actividad zafra** que se desarrolla durante cinco ó seis meses al año, quedando los buques parados y amarrados en puerto durante el tiempo restante. Por lo que durante el período de la zafra, la explotación del buque debe tratar de maximizarse en su actividad y producción, para lograr obtener el mayor rendimiento que permita hacer frente a los costos devengados durante todo el año.

Quienes se dedican a esta pesquería vienen padeciendo durante los últimos años incrementos progresivos en los costos de explotación que han comprometido de manera considerable la sustentabilidad del negocio, hecho este que sumado a la significativa disminución en el precio de venta durante la campaña 2019, ha afectado de manera considerable la economía de las empresas.

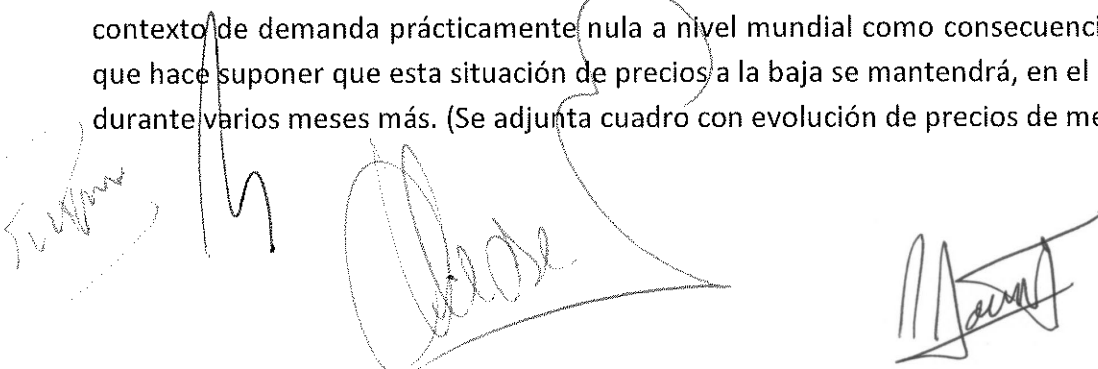
La reciente aparición del COVID 19, ha sido solo el golpe de gracia final que llevará al quebranto de muchas empresas y armadores.

Como puede verse en la estructura de costos que se adjunta, **más del 85% de la facturación de una marea se destina, y se paga antes de exportar**, a los siguientes rubros: Derechos de Exportación, Salarios y Cargas Sociales, Combustibles, Estiba, Víveres, Ropa de Trabajo, Artes de Pesca, etc

Es decir que, antes de vender, el armador de un buque ya gasta el 85% de su facturación, y aún le resta hacer frente a un sinnúmero de gastos como Packaging, Mantenimiento, Reparaciones, Gastos Comerciales, Financieros, Fiscales, y Gastos Administrativos.

Asimismo, debemos resaltar que la mayoría de las empresas armadoras de buques pesqueros habitualmente tienen en concepto de crédito fiscal proveniente de Recupero de IVA y de Reintegro a las Exportaciones cifras que superan ampliamente los importes adeudados al fisco, provocando una situación financiera sin salida.

Al mismo tiempo, estamos ante una **caída muy importante en los Precios internacionales de venta**, con pisos históricos nunca vistos; si tomamos el año 2005 como punto de partida advertimos que el precio del langostino entero congelado a bordo en cajas de 2kg ha pasado de un precio de exportación de USD 12.000 la tonelada, a un promedio de USD 6.500 en los últimos 5 años, con valores que actualmente no superan los USD 5.000 por tonelada. Y todo esto en un contexto de demanda prácticamente nula a nivel mundial como consecuencia del COVID-19, lo que hace suponer que esta situación de precios a la baja se mantendrá, en el mejor de los casos, durante varios meses más. (Se adjunta cuadro con evolución de precios de mercado)



En cuanto a los **Derechos de exportación** creemos firmemente que son una medida excepcional de corto plazo (e inexistente en el resto del mundo) y que pudo haber tenido algún sustento en periodos muy cortos de nuestra economía (años 2002 / 2004). A Partir del año 2005 en adelante, y frente al atraso cambiario sumado a nuestra realidad convencional de salarios dolarizados, ya no tuvo más sustento. No existía ni un dólar sobrevaluado ni las empresas tenían rentas extraordinarias. Dándose por el contrario situaciones donde la empresa, aún dando quebranto, igual tenía que abonar un porcentaje de su facturación por exportaciones, en concepto de Derechos. Así fue como muchas de estas empresas tuvieron que afrontar graves problemas financieros, económicos y deshacerse de activos (venta de buques), situación que tiende a repetirse hoy en día.

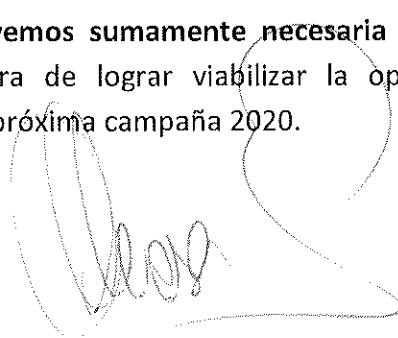
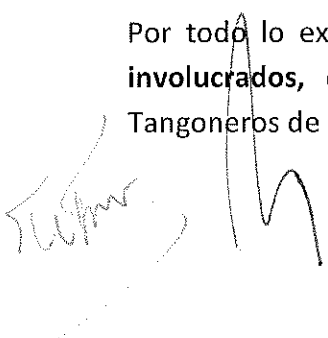
En cuanto a los **Salarios de la tripulación** (el mayor componente en la estructura de costos), además del hecho de estar dolarizado, es importante destacar que el valor de referencia con el cual se liquida el concepto Producción (80% del salario, por ejemplo a la marinería), es un valor establecido en el año 2005 cuando el precio de la tonelada de langostino estaba en USD 12.000; más de 10 años después, los valores de mercado han caído abruptamente, pero en contraposición estos valores de referencia nunca se han adecuado a esa nueva realidad.

Los costos de **Combustible, Estiba, Cartón y otros** siguieron la inflación aun en momentos de atraso cambiario (2005 / 2015). Situación que se repite ahora nuevamente, es decir, generando inflación en dólares sobre los costos de las empresas.

Esta situación muestra en gran medida los padecimientos del sector pesquero desde hace ya varios meses, y que en lo que va del año 2020 solo se han recrudecido. Y mucho más aún con la llegada de la pandemia **COVID-19**, que no solo ha generado una caída sin precedentes en los niveles de demanda y precios de venta, sino que también genera a las empresas toda una serie de costos extraordinarios en función de la misma y de asegurar la salud de todos los trabajadores.

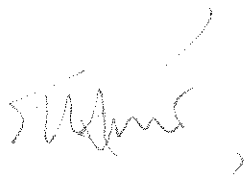
En síntesis, a la caída internacional del precio de venta del langostino por la falta de consumo en los mercados internacionales, se le suma el incremento significativo de los costos de explotación (mayormente dolarizados), el retraso del tipo de cambio, el pago de derechos a la exportación, la falta de una adecuada financiación, demoras en la devolución de impuestos y pago de reintegros; todo lo cual ha colocado a las empresas pesqueras y a los armadores en una muy delicada situación económico financiera, que sin ayuda por parte del Estado Nacional y Provincial repercutirá sin lugar a dudas en una fuerte disminución de la actividad, con los problemas que ello acarreará no solo a las Empresas, sino también a los Trabajadores, Proveedores de bienes y servicios y al Estado mismo.

Por todo lo expuesto, **vemos sumamente necesaria la colaboración de todos los sectores involucrados**, de manera de lograr viabilizar la operatoria de los Buques Congeladores Tangoneros de cara a la próxima campaña 2020.



Convocamos a Gremios, Estado Nacional y Provinciales para:

- 1) Solicitar la eliminación de los Derechos a la Exportación a los productos pesqueros y restablecer un régimen de "reintegros" que facilite su inserción en los mercados internacionales;
- 2) Suspender el pago del Anticipo del Impuesto a las Ganancias, cuando es obvio que en 2020 no tendremos ganancia alguna.
- 3) Gestionar ante las autoridades provinciales competentes una rebaja de los costos de los servicios portuarios, entre ellos, la Estiba.
- 4) Establecer mecanismos fiscales que permitan que el precio del Gasoil se reduzca en un 25% para buques pesqueros. Actualmente el precio del combustible en España para los buques es un tercio del que se cobra en la Argentina
- 5) Analizar con los distintos Gremios un nivel de salarios acorde con la realidad del negocio.
- 6) Apoyar la gestión de créditos "para capital de trabajo" ante el sistema financiero.
- 7) Agilizar el pago de Reintegros a la exportación y Devolución de IVA
- 8) Participación activa del Estado Nacional y Provincial, para disminuir los costos operativos de las terminales portuarias, y los costos adicionales derivados de la implementación de las tareas de control y prevención como consecuencia de la pandemia COVID-19
- 9) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la realización en tiempo y forma de las Campañas de Investigación del Recurso, para una correcta evaluación del mismo y la consecuente implementación de las medidas de manejo correspondientes.



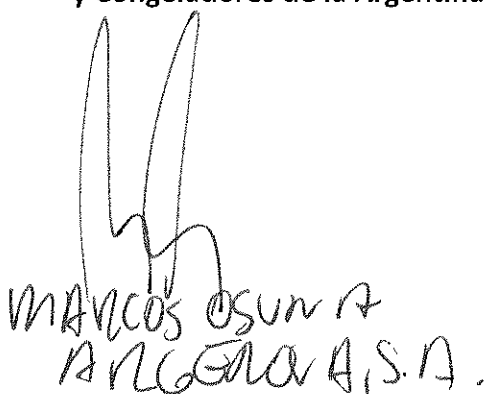
Eduardo Boiero
Presidente

**Cámara de Armadores de Pesqueros
y Congeladores de la Argentina- C.A.Pe.C.A.**

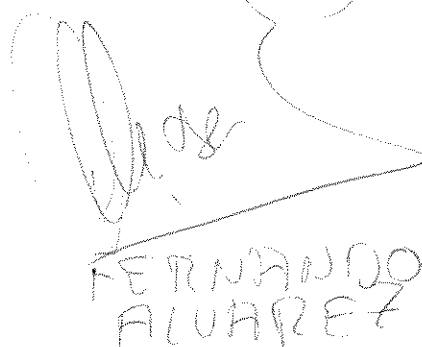


Damián Santos
Presidente

**Cámara Argentina Patagónica
de Industrias Pesqueras – C.A.P.I.P.**



MARCOS OSUNA
ARGENTINA, S.A.



FERNANDO
ALVAREZ

ANEXO – EVOLUCIÓN DE PRECIOS DE MERCADO LANGOSTINO CONGELADO A BORDO:

Año	Toneladas Exportadas	Valor Exportado		Precio Promedio		Variación anual
		Miles US\$		US\$/tn		US\$/tn
2005	6.147	USD	74.971	USD	12.196	
2014	85.340	USD	593.106	USD	6.950	
2015	95.917	USD	593.474	USD	6.187	-11%
2016	118.479	USD	733.835	USD	6.194	0%
2017	119.770	USD	760.955	USD	6.353	3%
2018	119.400	USD	793.168	USD	6.643	5%
2019	107.463	USD	602.994	USD	5.611	-16%
2020 (*)	9.632	USD	45.874	USD	4.763	-15%

Fuente: INDEC

(*) 2020 - 1er trimestre

ANEXO – ESTRUCTURA DE COSTOS:

ESTRUCTURA DE COSTOS LANGOSTINO CONGELADO DE A BORDO	
	% S/ INGRESOS
PRECIO VENTA	99%
REINTEGROS	1%
TOTAL INGRESOS POR TN	100,0%
COSTOS DIRECTOS	100%
COSTOS INDIRECTOS	20%
TOTAL COSTOS POR TN:	119,2%
RENTABILIDAD ANTES DE RETENCIONES:	-19,2%
RETENCIONES	7%
RENTABILIDAD FINAL POR TN:	-26,1%

*Los COSTOS DIRECTOS incluyen Sueldos & Cargas Sociales Tripulación, Combustible, Estiba, Fletes, Mantenimiento Buques, etc

*Los COSTOS INDIRECTOS incluyen Gastos de Estructura (Administraciones, Personal Operativo de Tierra), Financieros y Fiscales.

DETALLE COSTO DIRECTO POR TN	% S/ INGRESOS	% S/ COSTO
SUELDOS Y CARGAS SOCIALES	66%	55%
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	9%	8%
MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	7%	6%
OTROS (*)	6%	5%
ENVASES Y EMPAQUES	5%	4%
ESTIBA Y FLETES	4%	3%
COMERCIALES	2%	2%
TOTAL COSTO DIRECTO / TN	100%	84%
TOTAL COSTO INDIRECTO / TN	20%	16%
TOTAL COSTOS POR TN:	119,2%	100,0%
RETENCIONES	7%	7%
TOTAL COSTOS + RETENCIONES POR TN:	126,1%	

(*) OTROS Incluye: Canon, Artes de Pesca, Fletes, Viveres, Ropa de Trabajo, Viajes Tripulación, etc

Handwritten signatures and notes:
 - A large signature on the left side.
 - A signature in the center, possibly "E. Balero".
 - A signature on the right side.
 - A note at the bottom: "E. Balero"