¿Y dónde está el Coordinador General de Puertos de la Provincia de Santa Cruz?

Año tras año en Puerto Deseado, ante una nueva zafra del calamar, se abren en la opinión pública fuertes cuestionamientos y enfrentamientos. Tensiones entre trabajadores, empresarios y dirigencias políticas, ponen de relieve la falta de planeamiento en materia de políticas locales y provinciales que intermedian entre capital, trabajo y sociedad. En esta edición exploramos como hipótesis la falta de gestión política como la principal responsable de la inercia de seguir preguntándonos falacias que tienen nombre y apellido.

(Año 1 / Edición Nro. 38/ 23 de Marzo 2015 / Puerto Deseado). ¿Cómo se fundamenta desde los distintos actores de la pesquería que nuevamente los buques poteros en una nueva zafra no hagan escala en Puerto Deseado cuando el recurso se encuentra a escasas seis horas del puerto local?

Si hay algo en lo que coinciden la mayoría de los actores vinculados a la actividad portuaria, es que el puerto funciona porque aun continúa habiendo interés de las empresas por operar en él y de la vocación emprendedora de sus prestadores de servicios.

¿Es Puerto Deseado simplemente un puerto caro y problemático para operar en relación a su par marplatense? O simplemente ¿Se trata de un puerto que pierde competitividad año tras año por la falta de políticas públicas portuarias que corrijan las “asimetrías” por operar en puertos patagónicos? ¿Detrás de una supuesta “inercia gubernamental” nos encontramos frente a la presencia de un negocio encubierto que beneficiaría a una gran naviera internacional? En la teoría de la conspiración, varias son las hipótesis que giran en torno a una trama que año tras año tiene nuevos “villanos”.

El Calamar para el puerto, la economía y la comunidad de Puerto Deseado

La actividad zafrera del calamar es de vital importancia no solo para la operatoria de servicios portuarios sino para la actividad comercial de todo Puerto Deseado ya que define el termómetro de una “buena economía”.

Cabe mencionar a los lectores no muy familiarizados con la temática pesquera, que la temporada de calamar dentro de la Zona Económica Exclusiva se inicia para toda la flota, al sur del paralelo 44° S, el día 1° de febrero de cada año, y finaliza la campaña el 30 de junio del mismo año. Al norte del paralelo 44° S se pueden iniciar operaciones a partir del día 1° de mayo de cada año, y finalizando el 31 de agosto del mismo periodo. La salvedad se puede presentar para situaciones vinculadas a “conservación” de la especie donde la autoridad de aplicación disponga el cierre anticipado del caladero.

Para Puerto Deseado es de vital importancia usufructuar la pesca cuando se realiza al sur del paralelo 44° ya que es la zona cercana a nuestras costas, lo cual permite reducir tiempos de viajes en la navegación, reduciendo así costos y obteniendo mas rendimiento productivo para

las empresas armadoras.

En Puerto Deseado dicen que lo que no se pudo dar hasta mayo difícilmente se logre posteriormente a esta fecha. Pero el efecto propio del movimiento natural del recurso hacia el norte del paralelo 44°, económicamente hablando, se amortigua con la apertura de una nueva actividad zafrera que tiene al langostino como su principal protagonista.

¿Por qué se van a Mar del Plata y no entran en Puerto Deseado?

Si el recurso se encuentra a seis horas aproximadas a las costas de Puerto Deseado y los barcos para irse a Mar del Plata podrían perder entre 8 y 9 días estimados entre navegación y recalada en puerto, entonces ¿por qué los poteros no entran a este puerto?

En la perspectiva de los distintos actores vinculados a la actividad portuaria y pesquera, entre ellos empresarios, sindicatos, prestadores de servicios y actores gubernamentales, coinciden en señalar que se trata de una cuestión de intereses tales como:

1) Los costos de flete internacional son más elevados dada la distancia de la Patagonia hasta las terminales de Buenos Aires y posterior traspaso de las mercaderías al buque oceánico para la conexión Rio Do Grande (Brasil);

2) Disponibilidad de mayor frecuencia de buques portacontenedores;

3) Costos de estibas más económicos;

4) Operar en Patagonia significa disponer de costos más elevados por traslado de personal considerando que la gran parte de la dotación reside en provincias del norte argentino;

5) Disponibilidad de agua en el puerto de Mar del Plata (cada buque potero consume entre 3000 y 5000 litros de agua en cada viaje);

6) En Santa Cruz no existen reglas claras para operar desde el punto de vista comercial y burocrático (se percibe que en Mar del Plata Prefectura Naval es más flexible al momento de autorizar los despachos).

En conclusión, todo se traduciría en una cuestión de costos, aún más cuando el calamar tiene un precio internacional que no favorece a la industria, aún cuando no todo se da de igual manera para todas las armadoras. Esta podría ser una de las razones por las cuales se estarían yendo los buques a descargar en el puerto marplatense, al presentarse como puerto más barato.

Algunos empresarios manifiestan que están pescando por una necesidad de mantener los permisos de pesca, a pesar de que no les es económico pescar en esta coyuntura internacional, por ello no les interesa perder días de pesca (y producción) por el viaje hasta Mar del Plata.

Lo cierto es que la realidad indica que en este supuesto escenario de rentabilidad ajustada, o “escenario de perdedores”, el negocio para los armadores se termina resolviendo por la cuestión de disponibilidad inmediata y frecuencia del flete internacional, como también por su costo. Mar del plata cuenta con estas ventajas y es aquí donde radica la diferencia real y estructural de un problema encubierto por una cortina de humo que tiene a “estibadores de Puerto Deseado” como los causantes de un problema que excede ya lo local.

Dicha así las cosas: ¿podemos pensar que se está usando a los estibadores como los “perejiles” de un “delito” que lleva a que estos barcos se vayan a operar a Mar del Plata por haber obtenido un convenio colectivo de trabajo que incrementó sus salarios en un 31% respecto al año anterior? ó ¿es un problema “digitado” por las grandes compañías de flete internacional que administran a su favor la capacidad de carga asegurada para cada puerto, lo que termina derivando en dotar de mayor frecuencia y disponibilidad para aquellos puertos que mayor volumen de carga manejan? Ó ¿es un problema que se deriva por competir con un Puerto que brinda mejores condiciones de operatividad y servicios?

Disponer de mayor frecuencia de buques portacontenedores y menores tiempos logísticos en el flete internacional representan para las empresas que comercializan calamar, además de la reducción en sus costos, hacerse prontamente de sus cobros, es decir, los clientes les pagan cuando la mercadería ya esta subida al barco para destino final. Entonces, si esto es una presunta cuestión de tiempos logísticos para obtener liquidez inmediata, ¿Cómo es que la Provincia no coloca esto en el discurso real y acompaña al Intendente y estibadores a una reunión con Bustamante a plantear que se apliquen medidas que hagan que las armadoras ingresen a Puerto Deseado? Todos han coincidido que no es un problema pesquero sino un problema de índole portuario.

¿Y dónde está el piloto?

El puerto año tras año pierde capacidad de carga y competitividad por diversos factores. Muchos añoran aquellos años dorados cuando aún estaban vigentes los “reembolsos por puertos patagónicos”. Data en la memoria histórica que en el año 2006 el 73% de los desembarques de los poteros se realizaron por Puerto Deseado y Puerto Madryn. Pero a pesar de que ya en distintos niveles advertían a los puertos de la Patagonia la “necesidad de reinventarse” dada la perdida de estos beneficios fiscales, no hubo planificación oportuna capaz de advertir los problemas estructurales del presente y del futuro sino comienzan a abordarse.

Existe una publicación de la Subsecretaria de Pesca y Acuicultura de la Nación denominada *“Pesquerías de calamar y langostino. Situación actual. Subsecretaria de Pesca y Acuicultura Agosto 2007”* que menciona lo siguiente “*en 2007 se registra un aumento de los desembarques en Mar del Plata, asociado a problemas de disponibilidad de bodega de transporte y de capacidad de frío, menores costos portuarios y mayores facilidades de operación en este puerto respecto de los puertos patagónicos.* ***No parece que esta tendencia vaya a revertirse en el futuro, condicionando seriamente el nivel de empleo en los puertos patagónicos****”.*

Cabe mencionar que en Santa Cruz, los puertos son gerenciados y administrados por la

Provincia a través de la “Unidad Ejecutora Portuaria”, siendo la autoridad de aplicación de la política portuaria. El reclamo local es que solicitan a un funcionario al cual pocos conocen que medie en las internas locales del puerto para que los “trapitos sucios queden en casa” y por otro lado que ejecute prontamente el famoso “Plan Director” para no perder todo lo alcanzado hasta el momento y dotar de mejor infraestructura para poder brindar mayor servicio. Aquí esta autoridad deberá comprender, tal como lo argumentan los principales actores, que el problema vigente con los poteros, no es un asunto pesquero sino de índole portuaria, por todas las razones que hemos referenciados en los apartados anteriores. Si este puerto pierde más volúmenes de cargas, será menos tentador para las navieras operar en este puerto y las armadoras deberán buscar puertos que le resuelvan esta cuestión.

Puerto Deseado, necesita prontamente sentarse a discutir la agenda de su desarrollo, para que su destino no sea conducido por un barco sin timón. Y en esa mesa es importante que se sienten los argentinos y no argentinos, los deseadenses y no deseadenses. Y esto es algo en lo que coinciden todos los actores involucrados en el negocio portuario y pesquero, para que la “inercia y la incapacidad” no condicionen el progreso económico y social de una Comunidad que tiene casi un siglo de trayectoria portuaria a nivel país.

Mientras tanto…la cadena productiva se va oxidando y se van perdiendo eslabones. Total mientras la caja de la Provincia de Santa Cruz resista “*otórguese subsidio a*….”

Por BLANCA MONTES para Observador Central