

- 1 -

APERTURA DE LA JORNADA

-En la ciudad de Mar del Plata, Partido de General Pueyrredon, a los once días del mes de agosto de dos mil diez, reunidos en el recinto de sesiones del Honorable Concejo Deliberante, y siendo las 10:34, dice el

Sr. Abud: Buenos días, les agradezco la presencia a todos ustedes, les quiero aclarar que este encuentro va a ser grabado y en cualquier momento se puede discutir en Comisiones, hacer proyectos. Hoy es un día con sucesos importantes en el Puerto, está el Gobernador en la Escollera Norte haciendo algunos anuncios económicos y sociales y aparte esta jornada va a ser llevada adelante por personas de dos partidos políticos distintos y esto se da muy pocas veces, ponernos de acuerdo en una necesidad de la ciudad de Mar del Plata y especialmente del Puerto. El ingeniero Tettamanti que en este momento está cumpliendo una función en el Ejecutivo, pertenece a un partido, yo pertenezco a otro partido desde hace muchos años y realmente hemos consensuado en muchas necesidades de la ciudad de Mar del Plata, no solamente del Puerto, sino del campo, de los barrios, de todo lo que pertenece al área Producción, Secretaría que el señor Tettamanti dirige y conversando sobre esto quisimos hacer un proyecto de Decreto en el cual convocamos a todas las cámaras, los sindicatos, a todo lo que nuclea el Puerto de Mar del Plata en pos de que nos digan si están de acuerdo, si no están de acuerdo, si realmente ven la necesidad de este convenio que ha consensuado la señora Presidente de la Nación con el país de China, más allá de que discutamos la forma o la manera en que se pueda trabajar. Bien lo decíamos en la antesala, nosotros no tenemos la oportunidad de mirar a la ciudad con ojos de turistas, siempre la miramos con ojos de locales y muchas veces pasamos por arriba lo que realmente existe en la ciudad, un parque industrial de primera línea, un puerto espectacular con una escollera que pocas ciudades la tienen y gente con ganas de trabajar desde hace muchos años. La oportunidad que han tenido los extranjeros –el 90% son extranjeros – en la ciudad de crecer, de ser alguien, de criar a su familia y de crear empresas, que nos llenan de orgullo. Les agradezco nuevamente la oportunidad que le dan a los concejales específicamente y a la gente de Producción, de poder escuchar más allá de que en reuniones chicas o grandes, yo he tenido oportunidad de estar en muchas reuniones con los hombres de la pesca, pero hoy tenemos un motivo específico que Horacio nos va a explicar y lo que queremos es que después cada uno de ustedes den la visión de cómo se tiene que manejar esto, si nos conviene, si no nos conviene y si tenemos que hacer algo desde el Concejo Deliberante, no solamente con la presencia mía, promotor de esta jornada, sino que los 24 concejales estamos a disposición de ustedes para aprovechar las oportunidades que se nos ofrecen para Mar del Plata. Muchas gracias y le doy la palabra a Horacio Tettamanti.

- 2 -

DESARROLLO DE LA JORNADA

Sr. Tettamanti: Eduardo, agradezco tus palabras y la verdad que hay dos cosas importantes, el beneficio de poder vivir en un pueblo, como el de Mar del Plata, que a veces no lo reflexionamos, pero ese pueblo chico que sigue siendo Mar del Plata, afortunadamente y ojala lo siga siendo, nos permite hablar, opinar en esas charlas de café que hemos tenido varias veces, pero es importante saber que este espacio, que es el templo de la democracia de nuestra ciudad tiene una jerarquía distinta. Lo que hoy decimos, lo que hoy opinamos lo hacemos a cara descubierta frente al pueblo de Mar del Plata. Nos hacemos cargo de nuestras opiniones, nos hacemos cargo de nuestras posiciones y a veces sucede –una característica que tenemos- es que somos más propensos a la crítica o a la descalificación o a la opinión liviana y como sucede en estos momentos cuando se da la oportunidad de abrir este ejercicio democrático, parecería que no está la misma proporción. Quiero agradecerle al concejal Abud, que es quien preside la Comisión de Desarrollo de este Honorable Concejo Deliberante, obviamente es nuestra contraparte deliberativa de nuestra gestión en el Ejecutivo y haciendo consideraciones políticas de las opiniones, yo agregaría que nosotros vamos a cumplir tres años de gestión, estamos

llegando al final aunque parezca mentira, y lo he dicho siempre, en la Secretaría de Desarrollo Productivo no hemos tenido nunca una diferencia de opinión. Eso no es un mérito, porque tampoco es malo tenerla, pero significa que cuando realmente están en juego los intereses de Mar del Plata, cuando hay honestidad intelectual, como es lo que permanentemente exhibe Eduardo, parecería que los caminos son bastante más sencillos. Nosotros estamos agradecidos y sentimos un apoyo permanente de la Comisión que dirige Eduardo en todas las gestiones que llevamos adelante. Con respecto al acuerdo pesquero con China, también llama la atención que Mar del Plata es, y está siendo cada vez más, el centro de la pesca Argentina, lo ha sido siempre y hoy por diferentes circunstancias -no es el momento de analizarlo- se está nuevamente erigiendo en el centro monopolizador de la pesca, como lo había sido décadas atrás, parecería que estamos retomando afortunadamente un camino con aprendizaje, con errores acumulados, nuevamente estamos recuperando ese liderazgo que habíamos perdido. Respecto al acuerdo pesquero, hubo opiniones, hubo noticias que no se condecían con la realidad, el acuerdo pesquero tuvo varias idas y venidas y obviamente, como todo acuerdo internacional de esta magnitud, está siendo llevado adelante por la Cancillería argentina. Por eso decía que, siendo Mar del Plata, el principal puerto pesquero de la Argentina y siendo China lo que es y lo que va a ser -es la segunda economía del mundo, desplazó a Japón y a Alemania en los últimos meses- y uno de los principales consumidores de pescado, me llama la atención que un convenio de esta magnitud, con las amenazas y oportunidades que abre, debería generar más vocación participativa, pero, bueno, son las características de los argentinos. Este convenio fue manejado en términos de aproximaciones sucesivas, hubo borradores, fui invitado por el Gobernador a un viaje preliminar que llevó adelante el Subsecretario de Pesca, todos sabemos que hubo un viaje frustrado de la Presidente donde estaba previsto la firma de este convenio, eso dio la oportunidad de seguir avanzando y a posteriori de ese viaje participamos de la misión que encabezó el subsecretario. Quiero aclarar que este es un convenio federal; nosotros fuimos invitados como oyentes de una provincia y por lo tanto no teníamos ni voz ni voto, simplemente fue una invitación. Hubiera sido impertinente -de hecho no se hizo, por supuesto- que la provincia de Buenos Aires en ese contexto se pusiese a negociar algo. Simplemente acompañamos la misión de la provincia estuvo encabezada por el ministro de Asuntos Agrarios de la Provincia y yo lo acompañé en la doble calidad de Secretario de la Producción de Mar del Plata y como representante de la Provincia en el Consejo Federal Pesquero. Allí se discutieron varias cosas, ejes de acción, se preparó un borrador y finalmente, en el último viaje que hizo la Presidente, se suscribió el convenio pesquero. Este convenio -que está en Internet pero de todas formas dejo uno acá para que lo lean- es un convenio que parecería un poco pobre en términos de conceptos; esa es una primera lectura que alguien especializado podría tener, pero habría que tener en cuenta que por la dimensión de este acuerdo, cada letra, cada coma, abre puertas importantísimas. O sea que merece una lectura profunda porque seguramente detrás de cada párrafo de este convenio se van a abrir convenios más específicos e importantes. ¿Qué es lo que motoriza este acuerdo? A un acuerdo internacional, lo puede motorizar un interés comercial, un interés económico, un interés político, un interés geopolítico. Si la Argentina o cualquier otro país impulsan determinados convenios de esta naturaleza motorizado por un eje central. El eje central que subyace -que no está explícito en el acuerdo, pero sí implícito en los diálogos y la política que instruye la Presidente- es un acuerdo que tiene como eje la política hacia el conflicto de Malvinas, es decir, es importante el conflicto de Malvinas en este acuerdo, más allá que es un acuerdo pesquero. El conflicto de Malvinas tiene una impronta fuerte en este acuerdo. Como ustedes saben, China tomó decisiones importantes, explícitas en términos de este conflicto. China, a pesar de tener con Argentina una relación de mucho respeto, el chino es una persona que no olvida fácil, que recuerda mucho, y tiene para con Argentina recuerdos importantes. Fue la Argentina quien en momentos de hambruna y cuando la comunidad internacional le daba la espalda, estuvo con los barcos con trigo. Fue la Argentina quien estuvo al lado de China en su reivindicación en el conflicto con Taiwán; nunca la Argentina avanzó en términos de negación sino del concepto de la "China única" y Argentina siempre estuvo al lado de los chinos reivindicando ese tema. Curiosamente los chinos cometieron una contradicción histórica cuando en los primeros años a posteriori del conflicto de Malvinas habilitaron licencias ilegales de pesca en el país, pero rápidamente cayeron en la contradicción y desandaron el

camino y tomaron la decisión definitiva hace seis años atrás de reconocer los derechos soberanos argentinos y comprometerse a no firmar convenios con los isleños. Básicamente el problema más importante que tenemos con China es un tema desde el punto de vista comercial (acá hay gente que está más especializada que va a poder esclarecer y enseñar) pero el tema de los aranceles es un tema que en este convenio Argentina tiene como objetivo central, parece que los chinos en esta etapa del acuerdo no lo dejaron entrar. A raíz de este acuerdo, cuando se ponga en marcha el subcomité de pesca en el marco de este acuerdo, una de las cuestiones centrales de la negociación es la eliminación de los aranceles de la exportación de los productos pesqueros argentinos hacia China. Del lado chino, hay varias expectativas. Por estilo de negociación, el chino pide todo primero y después inicia una larguísima negociación y depende de la otra contraparte ir aproximando a los puntos de acuerdo. Desde la ambición de que barcos chinos pesquen en Argentina hasta la posibilidad de producir algo en Argentina con mano de obra china. Esas cuestiones, hasta donde yo pude participar y hasta donde yo pude tener cierta convicción, en forma explícita ... por supuesto la provincia de Buenos Aires, en charlas laterales, está claro que se excluye, nosotros no tenemos ninguna concepción política de esa cuestión. Es decir, siendo la Argentina un país que sufre una cuestión estructural de empleo y un desequilibrio biológico en nuestro caladero que nos va a tomar varios años equilibrar con barcos argentinos, mal podríamos incorporar barcos chinos. Tengo la convicción de que algún iluminado pueda imaginar un negocio donde eso no quede excluido. La posibilidad de que se elabore pescado con mano de obra argentina y que se incorporen barcos chinos, como los acuerdos que ya todos conocimos y que han dejado una secuela trágica en Mar del Plata, parecería que no tiene posibilidades. De todos modos, creo que esta reunión es importante para que estemos advertidos, alertas, para que participemos, no solamente para que critiquemos sino que participemos. Hoy el Concejo Deliberante abre una instancia, se abre una instancia en la provincia de Buenos Aires, se abre una instancia en la Nación, o sea, tenemos peso político en Mar del Plata. Es decir, el futuro de este convenio, Eduardo, el resultado de este convenio, va a depender mucho de nosotros. No solamente critiquemos en portales subalternos de la ciudad, sino que participemos concretamente y hagamos llegar nuestra voz a cara descubierta, con nombre y apellido y a la luz de un taquígrafo que hace que nuestra palabra se afore de cara a nuestra ciudad, que es el lugar donde deben hacerse las cosas. Hay mucho interés en China –es lo que he escuchado en varias reuniones- en profundizar la estrategia de los joint ventures o empresas mixtas en la ciudad. Ya en la ciudad hay empresas de origen chino, hay socios argentinos con chinos y podría haber vocación de empresas argentinas que quisieran o capitalizarse o abrir mercados o desarrollar proyectos conjuntos que faciliten la comercialización de los actuales productos pesqueros o nuevos productos. Hoy escuchamos peticiones de los capitanes de querer entrar todo a tierra, dijimos que hay cuestiones de imposibilidad práctica de hacerlo en forma inmediata, pero ustedes saben mejor que yo que especies que hace décadas se tiraban y no tenían valor comercial, hoy son elementos comerciales importantes, de mano de obra. O sea, más allá del debate cotidiano, Mar del Plata está dando muestras claras de una vocación en sus empresas y en sus trabajadores de un aprovechamiento cada vez más integral de su captura. Ojalá, en el menor tiempo posible, lleguemos a la utopía de que todo lo que se saca del mar tenga un procesamiento, tenga tecnología, tenga trabajadores capacitados, haya empresas que hayan hecho desarrollos en inversiones o desarrollos comerciales para convertir esa proteína marina en productos que estén en las góndolas. Eso sería la utopía y en eso estamos todos de acuerdo. Podemos discutir que eso no va a ser un proceso de hoy para mañana; no se va a hacer ni por una declaración altisonante ni por un decreto que firme alguien. Esto se hace con trabajo, con sacrificio, con inversión, con capacitación, con sudor y lágrimas, y creo que Mar del Plata ha hecho y sigue haciendo méritos que acreditan que esa vocación está permanentemente en su visión. Otra cuestión que está en este acuerdo es profundizar un aspecto que en Argentina –y lo veo en países cercanos como Brasil, Chile, Perú y Ecuador particularmente- no está debidamente profundizado y es la acuicultura. Los chinos ven en Argentina características importantes para poder trasladar emprendimientos en acuicultura, que también es uno de los intereses que ellos han puesto en la mira. También lo que ya hablamos antes en cuanto al procesamiento de los productos en cuanto al aporte de tecnología y en cuanto a intercambio de información

comercial, tecnológica y de todo tipo. También hay un punto que motivó bastantes debates –que está en el punto 3- que, en función de las respectivas competencias y de acuerdo a las posibilidades de cada parte, se les va a permitir a las flotas tener abastecimiento en la Argentina. Es una crítica válida decir ¿qué barco argentino va a tener abastecimiento en China?, ninguno; ¿qué barco chino va a tener abastecimiento en Argentina?, todos los que operen en el Atlántico Sur y el Pacífico Sur, que son muchos. Esa alternativa es una decisión política. Ustedes saben que Argentina impide el ingreso de buques que hayan ostentado una licencia de Malvinas; me parece una política razonable de hacer una diferenciación con aquellos países que no reconocen la soberanía, que insisten en sostener o avalar acuerdos ilegales de pesca con aquellos que se comprometen a no reconocer esta facultad de los ocupantes de las islas y, a su vez, reconocer la soberanía argentina. Esa decisión está tomada, va a quedar derivada a la decisión política de las provincias; de las cinco provincias marítimas, dos ya han solicitado explícitamente la participación en este acuerdo (Chubut y Santa Cruz), provincias que tienen desarrollos portuarios y de industria naval, con dificultades porque son modelos pesqueros que no están demostrando éxito. La provincia de Buenos Aires tiene que tomar una decisión, nadie ha solicitado eso, la decisión de si participa o no participa en el corredor la debe tomar el Gobernador, y si la solicita para qué puerto va a ser. Creo que Mar del Plata tiene mucho para decir y una de las cuestiones que hablamos con Eduardo es que esta decisión política hay que tomarla. Son los Intendentes los que están reivindicando esta vocación de participar. Es el Intendente de Comodoro Rivadavia y el Intendente de Puerto Deseado los que impulsaron la participación y en algún momento el Intendente Pulti va a tener que decir qué posición toma. Por supuesto que el Departamento Ejecutivo tiene todas las facultades necesarias para tomar una decisión pero a mí me parece, Eduardo, que esta es la forma de tomar una verdadera decisión estratégica de esta dimensión, que es aforarla públicamente y escuchar todas las opiniones. Nosotros, la Secretaría del Intendente, veríamos con mucho valor una declaración de este Cuerpo haciendo las consideraciones que crea necesarias y expresando las recomendaciones que crea pertinentes. Sería muy valioso poder contar, a la hora de tomar una decisión, que este Cuerpo –que es el foro político de la ciudad y escuchadas todas las opiniones- se tome una decisión sabia a la que seguramente se va a llegar. Me parece que por la dimensión que tiene esta decisión, el camino es justamente este, tomarlo de esta forma. Creo que el convenio abre muchas oportunidades para Mar del Plata, el convenio es muy importante; el convenio mal utilizado puede generar amenazas y creo que, como decía Juan De Rosa, Mar del Plata tiene mucho para dar, mucho para decir. Mar del Plata tiene mucha sinergia, es un puerto que muchas veces sale en los diarios por la pelea, por las diferencias, pero estructuralmente es una comunidad productiva de un extraordinario vigor y de una extraordinaria creatividad y creo que hay más elementos que seguramente podemos sacar ventajas para toda la economía de la ciudad.

Sr. Abud: Les voy a pedir que cuando pidan la palabra se identifiquen, si pertenecen a alguna cámara o industria o si son personales, para que quede grabado. Sí, adelante.

Sr. De Rosa: Buen día, mi nombre es Juan De Rosa, soy representante socio gerente de la firma “Nuncio De Rosa SRL”, de Mar del Plata. Escuchando atentamente la exposición que hizo el ingeniero Tettamanti y como activo participante de la economía de Mar del Plata quiero empezar diciendo lo siguiente. Cualquier actividad o cualquier convenio que ponga en riesgo nuestro caladero, debe ser estudiado muy seriamente. Nuestro caladero se está recuperado de malas decisiones políticas, económicas, donde mucha gente ha tenido intervención, no solo gente de la actividad política sino privados también han participado de esto. Esto nos ha llevado a una situación crítica, entonces partiendo de la base de la crisis del caladero y que tenemos que hacer esfuerzos muy grandes para recuperarlo, podemos empezar a partir de analizar cualquier otra situación. Es decir, no toquemos el caladero, no lo sometamos a un esfuerzo superior, porque las consecuencias para la gente que depende de esta actividad, pueden ser muy serias y el centro de cualquier decisión económica tiene que ser la gente, el ser humano tiene que ocupar el centro de cualquier decisión porque si no hacemos esto, el ser humano es el primero que va a sufrir. Y aquí no solo hay trabajadores, empresarios, sino que hay muchas familias que

dependen de este sector y su porvenir está basado en esto. Entonces haciendo esta salvedad, que el caladero es el que tenemos que proteger, porque de esa manera los protegemos todos y podemos avanzar en el análisis de este convenio. Es importante mencionar en esto que hay toda una actividad económica fuera de las 200 millas, esto existe, no solo en Argentina sino en todos los países del mundo. Y esa oportunidad económica es la que tenemos que saber aprovechar, saber aprovechar significa sacarle la mayor ventaja posible para la gente que forma parte de toda esta comunidad. Y Mar del Plata es una comunidad pesquera importantísima, con una ocupación de mano de obra altísima como no se da en otros puertos de la Argentina. Y el modelo a pesar de todas las críticas que se le pueden hacer, está funcionando. ¿Se puede perfeccionar? Obviamente que se puede perfeccionar, nosotros como actores económicos de esto nos tenemos que comprometer día a día en la mejora de este modelo. Y esta es una oportunidad, es decir tenemos una cantidad de buques fuera de las 200 millas, tenemos la posibilidad de un convenio con China, un país que a su vez reconoce nuestra soberanía en el sector de Malvinas que es un eje central y que todo argentino no puede no defender. Entonces tenemos que analizar esto para Mar del Plata, creo que el Intendente tiene que comprometerse con esta situación y analizar cuál es la mejor situación posible para Mar del Plata. Tenemos un puerto con una capacidad operativa interesante y mejorable, tenemos mano de obra calificada en todos sus aspectos. Los obreros marplatenses tienen un nivel de capacitación altísimo, yo he tenido contacto con flotas que ocasionalmente han visitado el puerto de Mar del Plata, han recalado y han estado haciendo reparaciones y se han asombrado de todo lo que se consigue acá en Mar del Plata. Estamos siendo mejor valorados desde afuera que lo que a veces nosotros mismos nos valoramos, esto es importante que lo sepamos y tenemos que abrir nuestros ojos y saber que somos capaces de ofrecer mucho más. Y si tenemos problemas de ocupación, esto es una manera de solucionar ese problema. Mar del Plata tiene mucho para dar, esto también genera no solo una actividad interesante desde el punto de vista del desarrollo del puerto, sino también desde el punto de vista turístico, se conoce Mar del Plata. Tomo como ejemplo esta flota que tuve la oportunidad de conocer, fueron 10 barcos, que estuvieron aquí durante varios años, que ocupaban 60 personas por barco y eran 600 personas que visitaban el puerto de Mar del Plata todos los años y esto se trasladaba a otros sectores. Yo creo que tenemos que analizar seriamente este tema, ver la letra chica del convenio, analizar las comas y los puntos y ver cuál es el mejor provecho que le podemos sacar a nuestro puerto. Tenemos mucho para dar y se puede hacer, se puede convivir con todas las actividades económicas del sector. Y es interesante poder profundizar a través de Mar del Plata, competir sanamente con los otros puertos porque de eso se trata también, la competencia siempre es sano y de la competencia siempre sale lo mejor y es un ejercicio que tenemos que hacer todos los días. Y la idea es poder ofrecer a Mar del Plata como una alternativa posible, vuelvo a decir hay actividad económica afuera de las 200 millas, esto existe. El hecho que nosotros neguemos la entrada de buques a estos puertos, no va a ser que esta actividad decrezca. ¿Y quién aprovecha toda esta actividad? Todos los puertos de los países vecinos, Chile, Uruguay, Sudáfrica, Brasil, están llevando estos barcos a reparar en sus puertos y están pescando frente a las costas de Mar del Plata, fuera de las 200 millas obviamente. Entonces qué mejor oportunidad que está para poder decir: “ya que hay una actividad económica fuera de las 200 millas, qué podemos nosotros aprovechar de esa actividad económica”. Es mucho dinero lo que pueden dejar porque los barcos pesqueros básicamente son muy demandantes de servicios, extremadamente demandantes de servicios. Y son barcos que una vez que están en el puerto, tienen muy poco tiempo para enfrentar después una marea de casi un año. Estos barcos mientras están en pesca no recalcan en ningún otro puerto, así que todo lo harían en el puerto de Mar del Plata, si fuera posible o de la Provincia de Buenos Aires, aquí estamos hablando de traer actividad económica a un sector que lo está necesitando. Entonces mi opinión en este tema es avanzar sobre esto, tomar la decisión política de defender una posición de trabajo para Mar del Plata, proteger el caladero a ultranza, esto no es materia de negociación, yo no lo pondría jamás sobre la mesa por las dificultades que tenemos. Y si se da la captura de otras especies, de, en teoría menor valor agregado en el pasado puede ser muy interesante ofrecer esos productos a países que tienen un desarrollo de la alimentación pesquera mucho más grande que el nuestro. También es importante resaltar esto que la Argentina exporta prácticamente el 90% de su producción pesquera, el mercado interno es en cuanto a consumo de

frutos pesqueros muy reducido lamentablemente. Hubiese sido interesante que tuviéramos un sector mucho más desarrollado internamente, esto no permitiría negociar muchos mejor nuestros excedentes, pero hoy la realidad es que esto se exporta. Esta situación es la que tenemos que aprovechar, nuestra posibilidad de poder vender pescado y nuestra capacidad como puerto de poder brindar servicios y suministros a cualquier tipo de buques. Gracias.

Sr. Abud: Muchas gracias señor, alguien más quiere hacer uso de la palabra, adelante.

Sr. Ciro D'Antonio: En principio sin dejar de restar los valores que el acuerdo tiene para la soberanía y si no entendí mal hay muchas cosas que favorecen a Argentina que hoy están en el acuerdo y son objetivos y no compromisos. Cuando nosotros les facilitamos esto que es muy bueno -que es servicios y suministros- a barcos chinos que están pescando después de las 200 millas, estamos nada más que bajando sus costos operativos, con un producto que básicamente es el calamar. El calamar de Argentina que va a China paga el 25% de arancel en China, 10% de derechos de exportación en Argentina, ya eso nos pone un 35% de distancia con esta competencia de los barcos que pescan fuera de las 200 millas. Y solamente el objetivo y el compromiso de posiblemente no bajar estos aranceles, contra eso le vamos a bajar los costos operativos por tener puertos más accesibles y servicios más baratos. También creo que es un error el pensar que China es un importante importador de pescado, China es un importante exportador de pescado, nuestra mayor competencia mundial es precisamente con China. Hoy por cuestiones cambiarias podemos ver en cualquier "Coto" productos de China envasados al vacío compitiendo con pescados de Argentina. Es un error también pensar, yo hoy escuché por radio un discurso de la Presidenta donde trataba de estimular que en lugar de soja vendiéramos hamburguesas de soja y agregáramos valor agregado y vendiéramos proteínas como dice Horacio, ya que compartimos todo. Yo no creo que los chinos nos vayan a comprar valor agregado, no creo que con los bajos costos de mano de obra que ellos tienen, tengan intenciones de comprar productos que generen mucha mano de obra en el país. El acuerdo en general es entendido que es un acuerdo nacional, tampoco sé y esto me gustaría tener la respuesta, si el compromiso que no hacer nuevos convenios o nuevas licencias con los kelpers existe, si sabemos que los tuvieron, si sabemos que en los últimos años no los pidieron seguramente por conveniencia y en el futuro no los van a pedir más en el marco de este convenio. Comercialmente, sí puede generar una actividad en la zona en todo lo que tiene que ver con los suministros. En cuanto a las exportaciones Argentinas no creo que genere un beneficio sino será un perjuicio y si nos va a generar una severa competencia con un recurso que los últimos dos años ha fracasado en las capturas dentro de las 200 millas. Más allá de eso lo último que quiero agregar es que hoy el Estado tiene serias dificultades para controlar las capturas de los buques Argentinos, quién va a controlar si un buque que viene a buscar suministros a puerto en la milla 190 está pescando o no está pescando. Creo que esto le abre la puerta a los barcos Chinos para entrar al caladero argentino, eso es lo que opino respecto de lo que he escuchado.

Sr. Abud: Muchas gracias.

Sr. Tettamanti: El convenio está firmado, como todo convenio firmado por el Presidente de la República puede merecer opiniones obviamente. Creo que podemos hacer un debate sobre el convenio mismo, si es bueno, si es malo, si podía haber sido mejor seguramente y el otro camino es firmado este convenio, que es un hecho fáctico, qué oportunidades se nos abre o cómo lo aprovechamos más inteligentemente, ese es un concepto. Con respecto al tema de los barcos, creo que eso es unánime que el caladero argentino no tolera un chinchorro más, ni un anzuelo, eso creo que ahí la opinión tiene que ser absolutamente cerrada. Es que desde ya, China, es un país serio en lo que es la política exterior, es un país prestigioso en la comunidad internacional en función del cumplimiento -como pocos- de sus compromisos, lógicamente reconociendo la soberanía es un hecho trascendente no creo que se pueda revocar. Por otro lado una de las condiciones que sí escuche y que ahora va a merecer porque todo esto va a merecer la participación del subcomité, es que uno de los condicionamientos que ponía Yahuar eventualmente para el ingreso de los buques a través de corredores -yo particularmente no

comparto la idea del corredor, yo discrepo con esta estrategia- estoy de acuerdo de que se ingrese pero, la visión del corredor que después la podemos hablar, también como ya esté, es el compromiso de la flota china amparada en este acuerdo del uso de mompesat, con lo cual, la Argentina va a tener algo que hoy no tiene que es poder monitorear buques extranjeros que también es un paso muy importante. Yo creo que si esto fuera así -como decís vos que obviamente tenemos que verlo- la forma de implementar que creo que debería serlo, me parece que Argentina tendría un monitoreo bastante preciso. Vos sabes perfectamente que un potero es muy sencillo, si quiere navegar a puerto navega a 10 nudos, cuando lo ves navegando a punto 2, a punto 4, está pescando. Solo te quería aclarar ese punto, hasta donde yo pude saber algo referido a esta preocupación.

Sr. Ciro D'Antonio: Hay un antecedente de un convenio semejante con Senegal, -lo estaba leyendo anoche- habría que leer las consecuencias, ellos aceptaron miles de camionetas y no sé cuántos espejitos más y así les fue. Yo entiendo que lo de mompesat sería ideal, pero hasta ahora sea lo de mompesat, sea la baja de aranceles son una expresión de deseo. Creo que está siendo un convenio que beneficie a la nación y que entre las monedas de cambio estamos siendo nosotros esa es una opinión meramente personal, yo no le encuentro beneficio. Creo que vamos a pagar las consecuencias de esto, hablamos de la acuicultura, el país con mayor grado de contaminación por acuicultura es China, el país con mayor depredación es China. Entonces, ponemos a China como un ejemplo y como un ideal de país donde sus políticos son los más serios y los más correctos que hay, bárbaro, fantástico, pero la pesca china no es un ejemplo de nada. Todo lo que digo yo te lo puedo comentar, tengo el convenio con Senegal y tengo reportes de diarios chinos que hablan de la contaminación por acuicultura china. Yo te entiendo, está hecho, está firmado, pero me parece que es claro que digamos la opinión de cada uno si va a ver una postura de la ciudad.

Sr. Abud: Adelante, señor Castro.

Sr. Castro: Soy Castro Walter, del Sindicato Argentino de Obreros Navales. Nosotros fuimos quizás de los primeros críticos de este convenio y de este acuerdo en dos viajes simultáneos que tuvo el ingeniero Tettamanti, se debe acordar y discutimos profundamente. Hay varias letras que se han cambiado de este convenio. Este convenio podría haber sido algo quizás peor, no sé si esto tiene algo que objetar en cuanto a la reserva del corredor que es lo que se está tratando porque esto firmado, firmado está, esto hacer, se va a hacer y se va a llevar adelante, el tema es ver nosotros qué postura tomamos y qué adoptamos. Tenemos la ventaja de contar con un análisis de prueba y error que fueron los 10 barcos coreanos que no se les permitió entrar más a Mar del Plata, la industria atravesó por sus problemas pero no se cayó y la pesca tampoco. Y esos barcos siguieron pescando fuera de las 200 millas, nada más que los capitales que decía Juan y los capitales que afectan al sector van a parar a Montevideo o a Chile, no vinieron acá. Encontramos gente pidiendo subsidios por la baja en sus tareas, esto podría ser un paliativo menor, pero podría ser un paliativo. Todos aseguramos que no estamos de acuerdo con la pesca dentro del caladero, teniendo como seguro que se van a monitorear esos barcos, es ver qué postura tomamos con respecto al corredor, si lo tomamos como propio para la provincia o no, es eso. El convenio ya está, de hecho está y se va a llevar a cabo, no vamos a lograr que no pesquen fuera de las 200 millas, van a seguir pescando. Lo que vamos a lograr, es que haga 100 millas más y US\$ 10.000.000.= que es lo que monitoreamos con los barcos coreanos se vayan fuera de la ciudad, podemos hacerlo, podemos no hacerlo. El tema es qué postura adoptamos con respecto al corredor, lo adoptamos como propio para la Provincia o no lo adoptamos, pero también creo que si dependiera de nosotros -como dice el ingeniero Tettamanti-, el tema Malvinas, si me dicen "vamos a recuperar las Malvinas", con que estos barcos no entren, asumamos los costos, la desocupación, las pérdidas pero tendremos las Malvinas. No las vamos a recuperar, ni vamos a impedir que sigan pescando, van a seguir pescando fuera de las 200 millas. Lo que tendremos que tener, es el debido cuidado de monitorearlos como dice D'antonio, quién nos asegura que en esa cancha de una milla por 200 qué van a hacer ahí. Bueno, monitoremos eso y que si efectivamente se lleva a cabo y vienen y descargan dentro de

la ciudad también, ver qué cuota social, qué se puede hacer con esa descarga que hagan acá. El convenio ya está firmado veamos qué sacamos de positivo y que postura adoptamos con respecto al corredor, nada más que eso. Nada más.

Sr. Abud: Muchas Gracias señor. Adelante señor Ibáñez.

Sr. Ibáñez: Mi nombre es José Luis Ibáñez, yo soy gerente de la empresa Puerto Hueche S. R. L., empresa dedicada a la fabricación de herrajes navales y al servicio del armamento de los buques pesqueros, en particular de la flota potera nacional y atendiendo también desde hace muchos años a flotas extranjeras en algún caso chinas y fundamentalmente coreanas. Concretamente en un servicio integrado con otros colegas, la empresa AGNES que operaba aquí en Mar del Plata con 11 buques, 3 de arrastres y 8 poteros. La reflexión que surge a partir de lo expuesto hasta el momento, tiene que ver con la posibilidad de estar sentado en una mesa, tal vez previamente a que se presente un modelo de convenio en virtud de que nosotros somos actores, protagonistas diarios del servicio que se va a brindar a la flota que afortunadamente pueda venir a nuestro puerto. Con respecto a esto tengo para decir que en la experiencia realizada con el trabajo a empresas coreanas, Mar del Plata se vio favorecida en un sector muy importante porque durante un período, el período de parada de los buques se movía toda una estructura de servicios, diaria, que efectivamente daba una actividad a muchísima gente. Eran puestos concretos de trabajo que hoy como decían aquí están en Montevideo y no en Chile porque debido a su catástrofe han tenido que negarse a recibir buques en Punta Arena. Yo estuve hace aproximadamente 45 días en Montevideo visitando a nuestro cliente, que está con sus barcos allí amarados y me encontré con las dificultades que tienen para operar. Como contrapartida me encontré con las virtudes que tiene el puerto de Mar del Plata, para dar respuesta a las necesidades que tiene esta flota. Y me surgió esta reflexión, si nosotros como consecuencia de una medida diplomática tendiente a sentar un precedente de soberanía de la República Argentina respecto de Malvinas, -derecho innegable y supongo al que adherimos todos los que estamos presentes acá- la única medida que se nos ocurre es ser severo con aquellos barcos a los que se les comprueba posicionamiento dentro de nuestras aguas jurisdiccionales o en algún caso como fue el de AGNES muy cercanas a Malvinas y desde ahí lo único que hacemos es una sumario, una interdicción y una multa creo que se están equivocando los objetivos de soberanía. Porque la soberanía se debe trabajar sobre el desarrollo legítimo de los pueblos y uno puede estar trabajado en reclamos de nuestra soberanía mientras hace una proyección de alianza y de trabajo con aquellas empresas que indefectiblemente van a seguir trabajando en Malvinas. Todos los buques que están hoy amarrados en Montevideo van a seguir operando en Malvinas y se van a seguir llevando todo el servicio de reparación a esos puertos. Con lo cual si Mar del Plata tenía con apenas 10 buques u 11 buques una facturación de US\$ 3.000.000.- anuales que quedaban en Mar del Plata multiplicado esto por los 80 buques es una suma interesante que Montevideo no va a despreciar por más simpatía que tenga con el gobierno argentino, les va a dar asilo, les va a dar armamento, les va a dar servicio de reparación y nosotros quedaremos viendo cómo efectivamente se sigue usufructuando esa zona y nosotros quedamos totalmente afuera. Digo, con una política exterior que tienda a la soberanía pero que además piense en sus puertos –nosotros tenemos un litoral marítimo muy importante, tenemos una infraestructura de plantas que hoy no tienen trabajo, el caso es Quequén, pidiendo por favor en lo que era el frigorífico de Huemul, la gente que está aquí me va a acompañar en que esa gente –son 46 personas- tienen muy poco trabajo y están pidiendo el calamar de otro barco capturado coreano que está en este momento ahí. Lo están pidiendo para reproceso, ayer se abrió una licitación pública, no creo que vaya a ese lugar, pero todo esto que nos está pasando y de lo que somos parte y que parecen números pero atrás hay personas, es lo que hay que tener en cuenta a la hora previa de armar un proyecto, ya sea de corredor o cualquier otro servicio. De qué manera nosotros cuidamos nuestra soberanía, de qué manera nosotros trabajamos cuidando nuestros recursos, pero de qué manera creativa podemos plantear una alternativa interesante de convenio que traiga trabajo a nuestros puertos. Por ejemplo, diciéndoles a esas empresas “sabemos que pescan con permisos de Malvinas, sabemos que se están llevando un recurso que es nuestro, no podemos impedirlo pero por lo menos les pedimos que se abastezcan, que se

atiendan en nuestros puertos, les pedimos que la última marea la reprocesen en puertos argentinos, le damos trabajo a nuestra mano de obra y se la dejamos exportar como un producto de ellos hasta tal vez con algún beneficio de aranceles”. Pero hagan cuentas, por favor, a 300 toneladas de bodega (y me estoy quedando corto), por la cantidad de buques que están operando en esa zona si nosotros pudiéramos captar algo con una política atractiva y no de castigo, no de salir a buscar para meter preso para cobrar multas que lo único que hacen es que queden los buques en puerto, como es el caso del buque que está en Necochea: el armador no va a pagar U\$1.500.000, ese buque va a quedar ahí amarrado hasta que sea chatarra, hasta que sea un costo argentino para sacar del agua y recuperar ese espacio. Esto es –a mi modesto entender- lo que nosotros deberíamos lograr pero para lograr esto se debe tener presente –previo a las negociaciones- la experiencia de todos los sectores que participamos y vivimos día a día de la captura y del servicio a los barcos que operan en nuestras aguas.

Sr. Sócrate: Mi nombre es Darío Sócrate, soy de la Cámara de Armadores. Creo que el convenio está firmado, es un acuerdo que no se puede volver para atrás; lo que es una pena que no estas autoridades argentinas de ahora sino que muchas autoridades argentinas de mucho tiempo trabajen sobre la teoría del hecho consumado y en definitiva jamás se concluye en cuál es el modelo que se pretende llevar adelante: o somos prestadores de servicio, o somos vendedores de pescado o somos las dos cosas. Pero en realidad esto no se charla antes, se charla con el papel firmado, con lo cual es muy difícil volver para atrás. Estaba mirando recién que el convenio tiene vencimiento a los cinco años, si nadie lo denuncia se renueva cada dos automáticamente, de por vida; creo que por ahí se podría haber puesto un punto de finalización y al revés, haberle puesto que si alguien lo quiere renovar que lo diga, si alguien lo quiere renunciar que lo diga. En definitiva, acá la idea es expresar la opinión no para pedirle ni al Concejo ni al Intendente ni a nadie que pida la revocación de un convenio que sabemos que nadie lo va a poder pedir, sino tratar de manifestar opiniones respecto de algo que tenemos. Creo que el objetivo debería ser no entorpecer lo que funciona. Nosotros hoy tenemos una situación de sobrepesca en el caladero argentino; no creo que se haya venido mejorando como decía Juan, sino que estamos cada vez peor porque se siguen autorizando nuevos barcos a operar en el caladero argentino cuando debería ser al revés, que operen cada vez menos barcos. Creo que tenemos una situación puntual en el puerto de Mar del Plata, que es un problema de espacio, que debe ser considerado. Hoy hay barcos apilados de a cinco en andana. Creo que nadie puede poner en discusión “plata para Mar del Plata versus cerrar la frontera”; el que dé esta discusión realmente es un necio. La mejor alternativa para que nadie nos invada es cerrar la frontera. Esto no lo propone nadie y el que lo haga creo que está totalmente equivocado. Creo que todos vamos a estar de acuerdo que cuanto más plata venga para Mar del Plata, mejor, porque más plata para Mar del Plata significa más trabajo, significa una posibilidad de vender pescado, significa una posibilidad de vender servicios. Creo que debería ser tenido en cuenta el hecho de no afectar lo que está funcionando, el vendedor de pescado y el vendedor de servicios también porque si el vendedor de pescado se planta y dice “acá no entra un solo barco más porque alcanza con los que estamos” el vendedor de servicios con lógica razón va a decir “yo también necesito trabajar, quiero crecer y quiero avanzar”. Creo que el hecho de cumplir las normativas argentinas de control es una cosa que debemos pedir que pase, es decir, el monitoreo, observadores a bordo, la declaración de las capturas, etc, permitiría tener información que hoy no tenemos. Pero dejo un par de cuestiones más a tener en cuenta. ¿Qué va a pasar cuando la misma Cancillería pretenda avanzar con la milla 350? Hoy están afuera de las 200, pero cuando pretendamos avanzar (que creo que deberíamos hacerlo) en la soberanía sobre la milla 350, estos van a estar adentro.

Sr. Tettamanti: Te aclaro porque yo participé. La extensión de la plataforma en términos de lo que se está negociando hoy en Naciones Unidas, es acerca de los recursos adheridos al fondo. Es decir, el control soberano por encima de lo actual es minerales, hidrocarburos o elementos vivos que estén adheridos al fondo, o sea, que en el caso del calamar, por ejemplo, están claramente excluidos de la pretensión esta de la extensión.

Sr. Sócrate: El otro tema es, así como se citaban antecedentes de convenios de China con otros países, y recorriendo convenios de Argentina con otros países, el convenio con Uruguay. No es precisamente un dechado de virtudes y de cosas buenas para la Argentina el convenio con Uruguay. Partimos del hecho que “inventamos” la pesca en Uruguay, que no existía; partimos de la base que nos cuesta horrores que los uruguayos cumplan con la normativa que el gobierno argentino le exige a los argentinos que cumplamos en esa zona común. Hemos demostrado que hay que ser un poco más firmes con las cuestiones. El tema del monitoreo no es igual para los barcos argentinos que para los barcos uruguayos en la zona común. El tema de la declaración de captura termina no siendo una información que fluya rápidamente respecto de la descarga que hacen los uruguayos para acá. El tema de los requisitos tecnológicos con que deben contar las embarcaciones para operar; hay tripulaciones, empresarios y armadores que nos comentan respecto a lo que pasa en el mar, que dicen “ché, pero los uruguayos esto no lo hacen”, “che, los uruguayos llegan hasta acá y nosotros no podemos”, entonces creo que merecería ser un poco más estrictos en el cumplimiento de ... como se dice en la jerga, no ser más papistas que el papa, es decir, no imponernos limitaciones nosotros que a la contraparte del acuerdo no se las terminamos aplicando y termina siendo un abuso por parte de la contraparte. Todas estas son cuestiones que los políticos que deben tomar las decisiones tengan en cuenta básicamente esto: que hay gente que necesita más laburo, porque quiere tener más trabajo, porque quiere ganar más plata, que hay gente que no quiere perder su negocio por competencias desleales que se puedan generar. Todos coincidimos en que cuantos más puestos de trabajo generemos, mejor. Todos vamos a coincidir en que a nuestro medio ambiente lo tenemos que cuidar y no debemos contaminarlo. Tenemos que ser un poco más estrictos con la contraparte en los convenios. Son todos temas que deben estar en la agenda de este subcomité, sobre todo en la cabeza de los que participen en el subcomité para que no nos pasen por encima y este convenio termine siendo un problema y no una ventaja, como decía Horacio.

Sr. Sánchez: Buenos días, mi nombre es Miguel Angel Sánchez, de la Asociación Bonaerense de la Industria Naval y agradecemos la invitación. Podemos decir que coincidimos en general con varios de los que han hecho uso de la palabra y lo que estamos viendo a esta altura es que, si bien es un hecho consumado porque se ha firmado un convenio, no deja de ser un acuerdo-marco que se podrá profundizar con otros acuerdos, debemos tener en cuenta que todos estos acuerdos, por ser internacionales, requieren el tratamiento en el Congreso Nacional, donde la posibilidad de opinar se puede dar a otro nivel y se puede seguir mejorando. Lo bueno sería que desde Mar del Plata salgan propuestas a los otros debates, que no son en Mar del Plata, propuestas coherentes, propuestas que sean consensuadas entre todos los que participamos en este tema. Creo que a esta altura hay temas de los que nadie puede dudar, como es el tema de la soberanía de Malvinas, como es la situación del caladero pesquero, como es el estricto cumplimiento de todas las normas habidas y por haber. Aprovechar también los ejemplos de otras latitudes. Aprendamos, veamos cómo mejoramos eso, pero no tratemos de tapar el sol con la mano, es decir, el hecho está y veamos cómo podemos adaptarnos a esa realidad. La situación del caladero, de lo que pasa en el mar también nos pasa en la tierra, es decir, la falta de trabajo, la inflación, etc, la situación del día a día; no hay dudas que la generación de trabajo sigue siendo el punto por el que estamos todos aquí sentados, todos somos trabajadores de una forma u otra. Yo anotaba acá los temas en los cuales todos coincidimos: la soberanía de Malvinas, la situación del caladero, como revertimos esa situación, el tema del estricto cumplimiento de las normas, la competencia desleal que todos estamos sufriendo en algún nivel, la necesidad de crear fuentes laborales, que es un tema que atañe a las empresas pesqueras y a las que no somos pesqueras, que también debemos hacer algo con estas circunstancias. Coincido con lo que decía Darío respecto a la situación de los espacios en el Puerto de Mar del Plata, de los hechos consumados, de que generar más ingresos va a generar más trabajo y no afectar lo que funciona. Sí podemos mejorar lo que funciona y para eso debemos participar todos de alguna forma. Nosotros consideramos que no tendríamos que decir solamente que ya está consumado porque se ha firmado un acuerdo; insisto, hay una alternativa, estamos en un sistema democrático gracias a Dios que establecen que otros estamentos de gobierno –Congreso de la Nación– también van a opinar o van a hacer algo en esto. La base de trabajo, de diálogo, está a través de

este acuerdo. Quisiéramos que se consideraran todas las situaciones, todos los puntos de vista, porque así como no debemos permitir la competencia desleal o que se continúe con el desmejoramiento del caladero argentino también debemos entender que algunos sectores estamos más complicados cuando vemos que algo que podemos hacer muy bien en nuestro país lo están haciendo países vecinos y a esos mismos países nosotros damos ventajas para que se aprovechen. Simplemente decir esto y agradecer nuevamente la invitación.

Sr. Abud: Mientras hablaba el señor se me ocurría una alternativa, sin consultarlo con Horacio, pero después de escucharlos a todos me gustaría como concejal –de esto me hago cargo- que cada uno de ustedes me acercara una alternativa o propuesta por escrito, tanto de las cámaras como del sindicato. Y me comprometo desde acá de acercarle a algún diputado, a algún senador, más allá de lo que determine el Intendente de la propuesta de Mar del Plata, para que por lo menos tengan conocimiento algunos senadores y diputados de esto que nosotros decimos, de lo que nosotros tenemos conocimiento. Muchas veces, a un diputado, a un senador o a un concejal le faltan elementos para poder discutir, para poder estudiar y tener una posición clara. Antes que se vayan, les vamos a acercar de nuestra oficina nuestro mail para que ustedes se acerquen a la oficina o lo dejen en Producción, creo que Horacio puede llegar a acompañar esto más allá de la decisión que se tome desde el Municipio. Creo que acercarle propuestas y la posición de cada uno a los diputados y senadores que representan a Mar del Plata, sin distinción de partidos, a mí no me interesa de qué color político sean sino que defiendan a la ciudad de Mar del Plata. Esto es lo que pensamos. Hoy somos poquitos, pero el listado de invitaciones que se hizo es muy largo. Y vamos a hacer una comunicación telefónica con toda esta gente que no pudo participar hoy de esto para acercarle esto también que trajo Horacio. Y que de todas esas propuestas, desde el concejo, desde la Cámara de Diputados de la Provincia y el Congreso Nacional, salga una resolución más favorable que lo que tenemos hoy. Creo que esta es una alternativa para ir creciendo y buscando lo mejor para el Puerto de Mar del Plata. Muchas veces acercamos propuestas desde lo que nosotros conocemos, de la parte que le toca cada uno en el Puerto y, bueno, juntando todo eso, podemos acercar alguna cosa mejor.

Sr. De Angeli: Yo soy De Angeli, del astillero De Angeli. Estoy de acuerdo con todo lo que mencionó Miguel recién y quería hacer el comentario de que ya hay empresas uruguayas que están pidiendo mano de obra argentina y que no vaya a pasar como en otras épocas que teníamos que mandar nuestros barcos a reparar al Uruguay. Porque estamos, en cierta forma, fortaleciendo a las empresas extranjeras que nos están pidiendo mano de obra calificada que en este momento nosotros tenemos.

Sr. Tettamanti: Eduardo, gracias por la apertura de esta opción. Como en este tema y otros temas importantes donde la ciudad tiene que tomar una posición clara y tomar decisiones con los beneficios, costos y el balance que hace a decisiones que hay que abordar y tomar, en este caso la instrucción del Intendente siempre es apostar, profundizar, el debate democrático. Este es el lugar donde debe ser hecho, por lo tanto nuestra Secretaría vería con mucho interés que desde tu Comisión se profundice este tema, se recepcionen otras opiniones y la expectativa nuestra es que ojalá pudiese verse reflejada una posición política de este Cuerpo, con recomendaciones, con decisiones, que para nosotros van a ser muy importantes a la hora de tomar una decisión final. Los convenios pueden ser buenos, pueden ser malos pero la realidad es que el convenio existe. Puede darse el caso de dar un debate hacia la crítica, si pudo haber sido mejor y en términos concretos y prácticos puede ser bueno como ejercicio académico, pero no va a modificar la realidad. La realidad es que ese convenio existe, la realidad es que China existe, la realidad es que nadie lo rescató como ejemplo, yo he viajado más de treinta veces a China durante años, conozco China en toda su extensión y está muy lejos de ser ejemplo de nada. Pero en su dimensión económica es el segundo país del mundo, va a ser el número uno en los próximos ocho años y es el segundo socio comercial de Argentina, el primer socio comercial es Brasil. Creo que ni Argentina ni ningún país del mundo puede soslayar en su estrategia nacional la presencia de China, porque tiene el 25% de la población mundial y por las dimensiones de las que estamos hablando. Me parece que para Mar del Plata, el principal puerto

pesquero de la Argentina, un convenio pesquero con China ameritaría que nuestra comunidad participe activamente, marque la cancha y creo que hay posibilidades de hacerlo. Los caminos están abiertos y la opción de quedarnos en una crítica de café nos va a llevar a perder la posibilidad de influenciar, potenciar y mejorar todas las ventanas que nos lleven a sumar. Creo que están dadas todas las condiciones para eso en la medida que seamos diligentes y en la medida que nos comprometamos con una militancia activa, con inteligencia y con honestidad intelectual para sacar el mejor partido de esto para Mar del Plata. Como decía Darío Sócrate, en la visión sistémica, equilibrada, y que nos sume a todos. Creo que una empresa que presta servicios a una flota, en la medida que incrementa su volumen de ventas y su actividad económica va a poder tener mayor capacidad de inversión y esa mayor capacidad de inversión se va a volcar en una mayor competitividad que se va a terminar volcando a favor de las empresas locales. La visión cerrada termina en un embudo, en el desmantelamiento de la industria local y el fortalecimiento de puertos como Montevideo como centros logísticos va a hacer que esa flota, a la cual pensamos que le damos competitividad, en definitiva no vaya a ser que desarrollemos el volumen económico de Montevideo y ese sistema, por mayor volumen económico y mayor capacidad de inversión, logre niveles de competitividad superiores y lo que hubiéramos querido buscar impidiendo el ingreso de estos barcos termina siendo un factor de beneficio hacia un puerto extranjero y hacia la propia flota extranjera. Creo que el fortalecimiento de la competitividad de las empresas prestadoras de servicios que hacen a la matriz de costos de la estructura pesquera de Mar del Plata, cuanto mayor volumen económico, capacidad de inversión y rentabilidad tengan, lo van a conducir a una mayor competitividad. Creo que todos se han expresado ampliamente y creo que tu Comisión, Eduardo, en este tema en particular tiene mucho que hacer, que colaborar y que aportar para que al momento de la toma de decisión –que no va a ser tardía porque otros Intendentes están reivindicando esto- va a ser tomarlo o dejarlo. Como bien decía Walter Castro, este caso en particular termina en una decisión muy concreta: reivindicar ese corredor o no reivindicarlo. Exhortamos a las empresas que saquen de este convenio lo mejor posible e cuanto a joint ventures, “pelear” obviamente porque si vamos a decir una cosa y la cuestión de la contraparte que son los aranceles o las retenciones no van a estar sobre la mesa, entonces no queremos ningún convenio, está claro eso.

Sr. Ibáñez: Decía yo que el ejemplo concreto ya lo teníamos de trabajar sin un marco, sin un acuerdo, que es Corea, y ya le estamos dando el beneficio a Montevideo. Eso era nada más lo que quería agregar respecto de lo que decía el ingeniero Tettamanti.

Sr. Abud: Muchas gracias a ustedes, la secretaria les va a acercar nuestros datos. Estamos a disposición de cualquier lugar del Puerto que quiera invitarnos a discutir propuestas, el día y la hora que ustedes necesiten. Muchas gracias.

-Es la hora 11:49