

EMERGENCIA DE LA PESCA FRESQUERA - 20/5/2026

La actual crisis que atraviesa la pesca fresca y las plantas de procesamiento en tierra es un tema muy complejo, pero que nos hemos decidido a abordar. Si bien el desmedido aumento del precio del combustible durante este año ha actuado como la gota que rebalsa el vaso, el colapso del sector tiene raíces profundas y estructurales que incluso anteceden a la actual administración nacional.

Sin embargo, el actual gobierno, lejos de implementar herramientas para evitar que la crisis se profundice, ha agravado la situación. A través del desconocimiento de nuestra matriz productiva, el prejuicio hacia el sector y un evidente desentendimiento de la realidad operativa, se ha empujado a la flota y a las plantas a un escenario de inviabilidad. La responsabilidad, no obstante, es compartida en mayor o menor medida con los gobiernos provinciales, municipales, sindicatos y proveedores de servicios.

Tampoco rehuimos a nuestra cuota de responsabilidad y hacemos un mea culpa. Reconocemos que hemos cedido por sobre las posibilidades del negocio y también que en las últimas décadas se ha producido una transformación estructural en el mundo de la pesca, por la irrupción de los productos de cultivo, la eficiencia energética y la automatización de procesos productivos. Los empresarios no nos hemos negado a estos cambios.

Muy por el contrario, hicimos las inversiones posibles y retomamos con más fuerza proyectos ante políticas macroeconómicas distintas y alentadoras. Pero nos encontramos con una situación de incertidumbre y ataque permanente que opacaron los avances macro.

En la actualidad hay una gran capacidad instalada subutilizada en plantas que podrían aumentar la variedad y valor de nuestros productos exportables. La pesca Argentina y sus productos siempre estuvieron en los mejores niveles de calidad y variedad en los mercados internacionales.

A nivel nacional enfrentamos nuevos gravámenes que aumentaron la carga impositiva. Las desregulaciones y simplificaciones no llegan a la actividad del día a día. Hay falta de transparencia en la definición de las políticas pesqueras. No hay un diálogo abierto y amplio y los ataques son continuos al entramado industrial del sector fresquero. Se repiten fórmulas que nunca funcionaron. La falta de políticas claras y del entendimiento de la realidad del sector se repite a nivel de los gobiernos provincial y municipal.

Indicador	2018	2024-2025	Variación
Rentabilidad operativa fresquero merlucero (3.000 cajones)	+20%	-21%	-41 p.p.
Costo laboral / facturación (buque fresquero)	32%	54%	+22 p.p.
Costo de descarga / facturación	4,3%	9,0%	x2,1
Combustible (USD/tn merluza), kg corvina por litro gasoil	1,44 lt	0,69 lt	-52%
Exportaciones pesqueras totales (USD M)	2.149	1.950 (2025)	-9%
Participación valor agregado / exportaciones	Aprox.50%	<20%	-30 p.p.
Trámites por marea (PNA + Distrito + SENASA)	n/d	143+	—

Plantas procesadoras rentabilidad (merluza filet MDQ, CCT 161/75)	positiva	-35%	colapso
--	-----------------	-------------	----------------

Al sector fresquero lo han ido asfixiando sin poder lograr las condiciones mínimas necesarias y los proyectos se paralizan ya que: padecemos la falta de acompañamiento y dialogo con el Estado, ausencia de herramientas financieras y sufrimos el accionar de sectores sindicales aferrados a posiciones dogmáticas.

Esto también derivó en una primarización del comercio de productos pesqueros. La exportación de productos con valor agregado no llega al 20% del total exportado, cuando hace casi 20 años representaba el 50%. Esta realidad nos aleja del mundo y representan menos divisas para el país.

No pedimos subsidios ni prebendas. Pedimos que se respete a una industria centenaria forjada con mucho esfuerzo, con un enorme potencial de desarrollo y que siempre estuvo a la vanguardia de los requerimientos del mundo.

Nuestras advertencias no son nuevas. Durante el año pasado, las cámaras fresqueras encargamos estudios técnicos económicos. Esos informes fueron elevados a autoridades, prensa y dirigencia política y demostraban con datos duros que las empresas, ya en ese momento, trabajaban a pérdida. Actualmente y con la suba registrada del combustible, la situación es totalmente inviable.

Todas las entidades representativas del sector fresquero han elevado diagnósticos y propuestas. Este documento busca sintetizar algunos de esos pedidos para exponerlos compilados ante las autoridades y la sociedad.

La pesca fresquera no es anticuada ni inviable por naturaleza. Muchos países desarrollados han demostrado que, con reglas estables, desregulación y tecnología, este sector puede ser altamente competitivo a nivel global y un generador nato de divisas y valor agregado. Ese es el norte hacia el cual debemos ir.

Petitorio Urgente.

a) Al Gobierno Nacional

- **Audiencias al máximo nivel:** Solicitamos una audiencia urgente con el Presidente de la Nación o el Ministro de Economía y generar una mesa de diálogo con las máximas autoridades del Poder Ejecutivo y del Ministerio de Economía, con las cuales el sector pesquero y especialmente las Pymes pesqueras nunca se han podido reunir.
- **Combustible y Emergencia:** Declaración de la emergencia pesquera e instrumentación de esquemas de alivio fiscal que brinde un precio de combustible diferencial (sin impuestos) para los buques fresqueros en esta coyuntura, tal como están haciendo muchos países del primer mundo.
- **Eliminación de Retenciones (DEX), retrotraer el DUE y asegurar que no habrá nuevos impuestos:** Suspensión inmediata de los Derechos de Exportación y retrotraer de manera permanente el aumento desproporcionado del Derecho Único de Extracción (DUE). También se debe asegurar que no habrá nuevos impuestos como fue la Tasa de Asignación Inicial de Cuotas de Merluza Hubbsi
- **Cumplimiento de la Ley 24.922 y Transparencia:** Exigimos que se respete la letra y el espíritu de la Ley Federal de Pesca, expuesto ese espíritu en su art. 1°. Asimismo, cualquier eventual asignación de cuotas u otorgamiento de nuevos permisos deberá realizarse en procesos transparentes y participativos donde se dé prioridad a estas flotas históricas y asegurar que no implicarán nuevos impuestos para la flota fresquera.
- **Modificación o derogación de las leyes de ART y liberación legal de la industria de**

Juicios civiles. Permitir la contratación de seguros internacionales para cubrir tanto las embarcaciones como los accidentes laborales, eliminando la carga que hoy impide asegurar competitivamente la actividad.

- **Eliminación del IVA en primera venta de materia prima fresca:** Dado que se destina a exportaciones, su devolución tardía genera una carga financiera enorme que debe ser suprimida. Mientras esto se instrumenta se deben volver a agilizar las devoluciones de IVA que actualmente están demoradas y desfinancian a los exportadores en medio de esta crisis.
- **Eliminar aranceles de importación para insumos y maquinarias no fabricadas en el país:** Garantizar el acceso a elementos clave de la cadena productiva sin sobrecostos artificiales.
- **Desburocratización, desregulaciones y condonación de multas absurdas:** Simplificación y unificación de reportes y trámites para evitar la duplicación administrativa en el despacho de buques, ante PNA (Manuales de gestión, Despachos, etc), Distrito de Pesca (partes de pesca cada 72 hs, notas de despacho y entradas, etc) y ante el SENASA (como la eliminación del cobro de "horas extraordinarias", etc.). Las desregulaciones deben abarcar también la modificación de planes de manejo como el del langostino, que hoy generan sobrecostos y multas absurdas que deben ser urgentemente eliminadas. Desregular también sistemas de carga, estiba y descarga de los buques, eliminando la obligatoriedad de contratar personal de un determinado sindicato o la utilización de un determinado tipo de cajón o estuche, para permitir otras variantes más eficientes que garanticen la calidad.
- **Dotaciones de seguridad.** Modificación de la OM 3/09 de la PNA y de toda norma que impida a los armadores a fijar dotaciones de explotación de acuerdo a criterios operativos y de modernidad, en lugar de criterios físicos o de tamaño del buque. Esto no implica una menor preocupación por la seguridad, sino un cambio hacia un enfoque moderno, que atienda las sofisticaciones introducidas en las últimas décadas y donde las automatizaciones sistemas de monitoreo avanzados permiten operar con mayor precisión y menores riesgos humanos, tal como sucede en otros países desarrollados. Lejos de avanzar y modernizar la normativa, el sector retrocede con la reciente interpretación de PNA de aplicar el Dec. 4516/73 del Reginave.
- **Continuar con liquidaciones no remunerativas al 70% por todo este año 2026:** Estos acuerdos temporarios ya fueron homologados por el Ministerio de Capital Humano, pero es indispensable que la medida se extienda para sostener la estructura laboral en medio de la crisis.
- **Créditos para reconversión:** Instrumentación de líneas de créditos de largo plazo para reconversión de buques y plantas en tierra. Prioridad y condiciones especiales para aquellos proyectos orientados a la elaboración de subproductos y mayor valor agregado.

b) Al Gobierno Provincial.

- **Emergencia y alivio fiscal:** Declaración de la emergencia productiva, eliminación de Ingresos Brutos en la cadena pesquera
- **Financiamiento:** Creación de líneas de crédito adecuadas para capital de trabajo y de largo plazo para reconversión productiva. Similares a los que se pide al gobierno nacional.
- **Consortio Portuario, Congelamiento y Desregulación:** Congelamiento inmediato de sus tarifas (que han sufrido constantes aumentos en dólares en los últimos años) y desregulación absoluta dentro del puerto para garantizar la libre competencia en la estiba, en las reparaciones navales y en todos los servicios de asistencia a la flota pesquera, rompiendo esquemas monopólicos que encarecen la logística.

- **Costos Patagónicos:** También le solicitamos a los gobiernos de las Provincias Patagónicas que intercedan para adecuar los exorbitantes costos de estiba y transporte que afectan a la flota fresca y que terminan generando contagio y descalabrando toda la estructura de costos. Si los sindicatos y prestadores de servicios no aceptan posturas racionales, se debe desregular totalmente este tipo de actividades para favorecer la competencia y normalizar costos.

c) Al Gobierno Municipal

- **Alivio fiscal local:** Eliminación de las tasas municipales que gravan el expendio de gasoil y la supresión de tasas sanitarias locales a empresas pesqueras que redundan en mayores costos para las plantas de procesamiento.
- **Apoyo político activo** en nuestros reclamos de emergencia y gestiones ante Nación Provincia.

d) Al Sector Sindical

- **Racionalidad y Modernización:** A los gremios y representantes de los trabajadores les pedimos racionalidad y acompañamiento en la modernización de normativas y de los CCT para preservar empleos que hoy están en riesgo. Esto implica salir de posiciones dogmáticas, copiar lo que hace el mundo desarrollado, volver a esquemas de productividad equilibrados tanto para plantas como para buques, que ajusten automáticamente atendiendo las variaciones de mercados internacionales.

e) A los Proveedores de Servicios

- **Responsabilidad en la Cadena:** A todos los eslabones que proveen insumos, repuestos y logística a la cadena pesquera, les solicitamos extrema responsabilidad en este contexto crítico, instándolos a no aumentar los precios y tarifas de sus servicios para evitar el quiebre definitivo de las empresas pesqueras.