



# FEMPINRA

ABRIL 2010

**Bandera argentina para  
nuestros buques**

**Hidrovia: anuncio**

**AGP - Nuevo interventor**

**Portuarios: resolución jubilatoria, firmada**



**UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS**



# CONSEJO DIRECTIVO CENTRAL

Período (2008-2012)

CAYO AYALA

Secretario General  
JUAN CARLOS SCHMID  
Secretario Adjunto

ROBERTO EDUARDO CORIA  
Secretario De Finanzas

ENRIQUE VENTURINI  
Secretario Internacional  
VICTOR RAUL HUERTA  
Subsecretario Internacional

EDUARDO VILLAVERDE  
Secretario Gremial  
DANIEL OSVALDO AMARANTE  
Subsecretario Gremial

JUAN CARLOS PUCCI  
Secretario De Asuntos  
Maritimos Y Fluviales

DANIEL OCAMPO  
Secretario De Accion Social

DANIEL JULIO LEWICKI  
Secretario De Formacion Profesional  
NICOLAS JUAN WARZEL  
Subsecretario De Formacion  
Profesional

JUAN SPERONI  
Secretario De La Industria Naval

JORGE FRIAS  
Secretario De Pesca

JOSE GIANCASPRO  
Secretario De Interior

LUIS REBOLLO  
Secretario De Prensa  
RICARDO BOGLIANO  
Subsecretario De Prensa

JUAN CARLOS AVALOS  
Secretario De Actas Y Turismo

JORGE BIANCHI  
Secretario De Organización

JUAN MANUEL COLICINIO  
Secretario De Seguridad, Salud Y  
Medioambiente Laboral

ARIEL DELGADO  
Secretario De Asuntos Portuarios  
Y Vias Navegables

SERGIO CIVES  
Secretario De Derechos Humanos

ANGEL JESUS RAIMUNDI  
Secretario De Relaciones Institucionales

## Vocales

Titular Primero  
**Ricardo Iglesias**

Titular Segundo  
**Luis Fiorenzo**

Titular Tercero  
**Leonardo Santos**

Suplente Primero  
**Antonio Ivaldi**

Suplente Segundo  
**Laura Amores**

Suplente Tercero  
**Oswaldo Giancaspro**

## Comision Revisora De Cuentas

**Ana Irma Cortez**  
Miembro Titular Primero

**Jose Gonzalez**  
Miembro Titular Segundo

**Jorge Fedenczuk**  
Miembro Titular Tercero

**Nestor Oscar Lango**  
Miembro Suplente  
Primero

**Antonio Mereles**  
Miembro Suplente  
Segundo

## Comision Mediadora

ADALBERTO ALMADA (SUPA San Pedro) - JOSE GIANCASPRO (Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios) - DANIEL CAMERA (Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo y Mercados Particulares de la República Argentina - STHIMPRA) - LUIS REBOLLO (Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos de la república Argentina - SEAMARA) - LEONARDO SANTOS (SUPA, Delta) - ROBERTO CORIA (Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina - SGyMGMRA) - MARIO ALVAREZ (SUPE) - JUAN SPERONI (SAON) - ANTONIO IVALDI (Sindicato de Serenos de Buques) - JOSE GONZALEZ (SIPEDYB) - JUAN CARLOS PUCCI (Sindicato de Patrones) - ENRIQUE VENTURINI (Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales) - RAUL HUERTA (Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante - AAEMM) - ARIEL DELGADO (Sindicato de Capitanes y Baqueanos) - JORGE FRIAS (Sindicato de Capitanes de Pesca)

# LA HORA DE LAS DISCUSIONES ESTRATÉGICAS

Nuestra Federación y el movimiento obrero en su conjunto, vienen tomando conciencia y resulta necesario accionar en tal sentido, en el marco de dar los debates que son fundamentales, que sentar las bases estratégicas de nuestra Nación.

Sin dudas a partir del año 1945, nuestro país definió esquemas de desarrollo y planificación que tomaron como base una patria, con fuerte contenido industrial, y que iba a reivindicar a la clase trabajadora, conjuntamente con el empresariado nacional, como motores del desarrollo.

Hoy, en estas instancias, donde todo en el Mundo - luego de la caída del Consenso de Washington - está en disputa y discusión, resulta necesario instalar en el debate nacional y en nuestro sector, el sentido de las políticas, que debemos desarrollar en este contexto Mundial y Latinoamericano, con vistas al logro de una Nación y una región integrada.

Integrar, en estos tiempos, es poner como esquema prioritario del movimiento nacional, la producción y el trabajo. No hay país realizable sin esas premisas, como diría Juan Domingo Perón, no hay comunidad organizada, si los miembros de un país, de nuestro país, no se sienten realizados e integrados a un esquema de derechos sociales, que los abarque, contenga y dignifique.

Es por ello que la **FeMPINRA**, apuesta y entiende que es necesario consolidar los esquemas tripartitos de discusión de la grandes políticas nacionales, la mesa de

diálogo social, que hemos constituido en la Secretaría de Transportes de la Nación, con presencia del Ministerio de Trabajo, las autoridades portuarias y los empresarios, requiere hoy más que nunca - así lo hemos solicitado - una nueva revitalización y un nuevo impulso.

Necesitamos, más compromisos empresariales, más y mejor inversión del Estado y mayor participación de las organizaciones sindicales. En estos momentos, en que la salida del esquema recesivo de los años 2008/2009 implican la reaparición de los viejos gurús del libre mercado que nos llevaron al colapso mundial, reclamando el fin de las asistencias y el recorte de los gastos fiscales, nos deben tener alertas y militantes en la consolidación de un esquema nacional con políticas activas e inclusivas, para la inversión y el desarrollo.

Nuestra **Confederación General del Trabajo (CGT)** y la **Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT)**, serán herramientas indispensables, para dar la discusión de fondo. En nuestro sector necesitamos un plan nacional estratégico para la producción y el trabajo, que reconozca, las pautas y los alcances de nuestra área en el esquema mundial, pero que construya desde la lógica del trabajo y la distribución del ingreso, un modelo de desarrollo marítimo, portuario y naval, con protección laboral, empleos para nuestros trabajadores, eficiencia en las prestaciones y que ponga énfasis en la soberanía nacional.

Necesitamos, más consensos, más mesas de discusión, y más visión estratégica para nuestro sector, sin el cual no habrá Proyecto



Nacional, que se vincule con el Mundo desde una posición de dignidad. Necesitamos revitalizar el complejo marítimo, portuario y naval, para darle mayor valor agregado a nuestras producciones y generar más y mejor empleo.

Cuando de la defensa de los intereses permanentes de la Nación se trata, estaremos abiertos al diálogo, pondremos nuestros mejores cuadros y técnicos para aportar las soluciones y elaborar los proyectos que nuestro país necesita, pero seremos intransigentes con nuestros principios, nuestra historia y celosos custodios de los intereses permanentes de nuestra patria.

**Cayo Ayala**  
Secretario General  
FeMPINRA



## FEMPINRA

Esta es una publicación de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina - Director: Luís Héctor Rebollo. Coordinador Periodístico: Juan Carlos Mena. Arte y Diagramación: Pablo Mondello. Secretaría de Prensa y Difusión: México 2183 - 2º piso. Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Tel.: 4941-8327 - Int. 222

Email: [fempinrarebollo@yahoo.com.ar](mailto:fempinrarebollo@yahoo.com.ar) - Web: [www.fempinra.com.ar](http://www.fempinra.com.ar)

ABRIL 2010

# La FeMPINRA en la A.G.P.

La Presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** designó – por decreto – a **Oscar Hugo Vecslir** como Interventor en la Administración General de Puertos (AGP). Hasta hace pocas semanas Vecslir trabajaba para IVETRA, (Instituto Verificador del Transporte, firma que desde abril de 2009 controla el ingreso de los camiones al sector portuario. El Decreto 5/2010 con la designación se publicó en el boletín oficial el 6 de enero, confirmando de esta manera al reemplazante de Luis Ángel Díez. Vecslir, es un ingeniero industrial que fue vicepresidente del Puerto de Bahía Blanca hasta principios de 2008. El interventor entró en funciones el 7 de enero y el miércoles 20, el Consejo Directivo de la **FeMPINRA**, representado por los compañeros **Cayo Ayala** (Secretario General), **Roberto Coria** (Secretario de Finanzas), **José Giancaspro** (Secretario de Interior), **Raúl Huerta** (Subsecretario de Internacionales) y **Luis Rebollo** (Secretario de Prensa) fue recibido por el ingeniero Vecslir, en un primer contacto protocolar entre la nueva cúpula del ente y la Federación que nuclea a casi la totalidad de los gremios marítimos, portuarios y de la industria naval. Los compañeros trabajadores aprovecharon la oportunidad para hacerle conocer en forma verbal toda la problemática del sector que incluyó- entre otros temas – del encuadramiento de la **FeMPINRA** a los lineamientos generales del sector, la propiedad participada, la situación de los compañeros del sector pasivo y de la agilización operativa para el tratamiento de paritarias y convenios laborales. Finalmente las partes quedaron en armar un nuevo encuentro para continuar delineando las acciones futuras y dejaron abierto el contacto permanente para la solución de las necesidades que pudiesen surgir desde uno y otro sector. Sobre la figura del nuevo funcionario dos especialistas en temas portuarios **Agustín Barletti** (Editor del Suplemento Transport & Cargo de El Cronista) y **Emiliano Galli** (Editor del Suplemento de Comercio Exterior de La Nación) dejaron impresa su opinión en los medios a los que representan. Y nos pareció oportuno reproducirlas – sin abrir juicio de valor sobre estas notas – sino a los efectos de poder ampliarles a Ustedes la imagen del interventor.

*Puerto franco*

## Los 10 objetivos de Oscar Vecslir al frente de la AGP

Por Emiliano Galli

*La agenda del nuevo interventor de la AGP tiene 10 puntos que no pueden separarse entre urgentes e importantes porque en el puerto de Buenos Aires lo que es urgente es importante, y lo importante requiere de una atención urgente.*

Oscar Vecslir apostará fría y metódicamente a conseguir la tilde en cada una de las siguientes asignaturas:

- 1) El dragado. Tras las obras encargadas a Jan de Nul para dragar el canal de acceso, el desafío será ahora lograr junto con la Dirección de Vías Navegables el mantenimiento.
- 2) El cuadro tarifario. El decreto 1991/2009 ratificó las actas subscriptas por la Uniren y las terminales en diciembre de 2005, lo que podría traer novedades respecto de las tarifas.
- 3) Las terminales. Con las concesiones a punto de vencer, Vecslir indagará qué proyecciones tienen las empresas respecto del futuro.
- 4) Cruceros. Apuntará a lograr un proyecto definitivo.
- 5) Sistema informático. La falta de éste motivó duras observaciones de la Auditoría General de la Nación y afectó la confección de los balances.
- 6) Terminal 6. Es uno de los puntos más sensibles por los intereses que se mueven en torno al inminente llamado a licitación.
- 7) Zonas de actividades logísticas. Las 100 hectáreas disponibles en el Mercado Central para generar un pulmón portuario será una de las prioridades.
- 8) Los accesos ferroviarios.
- 9) Resurgir como hub. Vecslir saldrá a vender a Buenos Aires para recuperar las cargas que se llevó Montevideo.
- 10) El modelo organizacional. Con casi 10 años en la administración en un consorcio portuario, buscará sentar a la mesa al Estado, los empresarios y los sindicatos.

Los sindicatos no aparecen en la agenda. Una hipótesis es que Vecslir tiene línea directa con los únicos dos capaces de aplacar la efervescencia gremial: Julio De Vido, que lo convocó al cargo, y le encomendó oxigenar la política portuaria y Hugo Moyano, con quien trabajó de cerca en el proyecto metió a los Camioneros en el puerto: Ivetra.



PARA NO DERIVAR MÁS CARGA A OTRAS TERMINALES

## El Puerto de Buenos Aires apunta a recuperar su histórico protagonismo

La nueva gestión de la AGP abre el diálogo con los principales actores del sector para consensuar proyectos en conjunto.

x AGUSTIN BARLETTI

Recuperar el rol protagónico del puerto, a través del diálogo con sus principales actores. Ése es el desafío fundamental que tiene por delante Oscar Vecslir, flamante interventor de la Administración General de Puertos S.E. (AGP).

“Cuando el ministro de Planificación Julio De Vido me convocó a ocupar esta posición, me pidió oxigenar el puerto para recuperar el rol protagónico que nunca debió dejar de lado”, dijo a Transport & Cargo Oscar Vecslir.

El funcionario, que no oculta su pasión por los temas relacionados a la logística y los puertos, reconoció que “no se sabe qué es lo urgente y qué es lo importante porque se mezcla todo. No hay un orden de prioridad”.

Dentro de las urgencias catalogadas como menores, se encuentra la necesidad de readecuar las tarifas. Esto ha castigado seriamente a las terminales de Puerto Nuevo, mientras que otras del país han podido manejar este tema con cierta libertad.

“Hay que pensar cuál es el futuro del puerto en el manejo de contenedores en una mesa con las terminales. Necesitamos un modelo mucho más completo del que hoy tenemos, para no seguir derivando carga para otros puertos. No estamos hablando de una negociación individual sino de diseñar un modelo en conjunto. Cada terminal tiene su problemática. Una tiene el corto plazo de su concesión, otra proyecta una terminal de cruceros, y la restante quiere expandir su superficie. El proyecto va a salir en conjunto y los vamos a elevar a las autoridades”, recalzó.

Ayudado en su amplio conocimiento del sector, a Oscar Vecslir no le preocupa la aparición de nuevas terminales en el escenario portuario nacional. “El crecimiento que va a tener la actividad portuaria está directamente vinculada a las necesidades de exportar. El contenedor está camino a ser mucho más masivo en rubros en donde hasta hace poco no participaba como el cereal. El propio crecimiento económico de la Argentina va a requerir de diversas opciones para la salida de las exportaciones”, manifestó el funcionario. En la agenda inmediata de la AGP, figura la puesta en marcha de una o dos zonas de actividades logísticas que agreguen el espacio que hoy no tiene Buenos Aires.



### A descongestionar

“Hay que trasladar las actividades que no necesitan realizarse a pie de muelle y otras cuestiones conexas. Analizaremos algunos espacios y su viabilidad logística para que no generen conflicto en otras zonas. Tenemos disponibles 100 hectáreas en el Mercado Central. Veremos si el proyecto logístico ferroviario es viable y el transporte se puede ordenar. Otra posibilidad a futuro puede ser un predio en zona Norte. Actuaremos en forma ordenada con las terminales, los depósitos fiscales y todos los actores logísticos que tengan competencia en el tema, para que sea un desarrollo conjunto”, anticipó el Interventor de AGP.

Otro ítem prioritario es el mercado de cruceros. “Estamos terminando de estudiar el proyecto de Terminales Río de La Plata (TRP) que tiene ya el visto bueno de gran parte de los sectores. Es una actividad en crecimiento, tenemos que darle los beneficios al turista pero también compatibilizar con todo el movimiento de la carga”, resumió Vecslir. Un asunto a resolver es el de la Terminal 6. El expediente fue devuelto recientemente por la Justicia por lo que la AGP está en posibilidad de proseguir el trámite licitatorio.

“Voy a analizar esta cuestión. Entiendo que hay actividades que pueden ser derivadas a una cuarta terminal. Quizás pueda ser el cabotaje o la carga general. Lo estudiaremos con calma y en conjunto con los interesados, porque sino no es viable. Se judicializa al otro día. Cualquier decisión deberá tener consenso previo. Hay que mostrarle al poder político que estamos con un criterio único, al menos en lo macro, y que cada uno va a tener su espacio”, reseñó Oscar Vecslir.

Tras la primera ronda de reuniones, Vecslir consideró que existe un gran equilibrio en todos los sectores que conforman el quehacer portuario. “Los trabajadores están dispuestos a sumarse a un proyecto que realmente los contenga, les de participación y tenga como objetivo su crecimiento. Veo un sector privado internacional con vocación de invertir y un empresariado nacional que también quiere participar. Hay que darles los espacios para tener los desarrollos portuarios y marítimos que alguna vez tuvimos y están en camino de recuperarse”, ratificó el funcionario.



# REGRESO DE LA BANDERA: UN CONFLICTO QUE PUEDE TERMINAR EN UN CORTE

**E**l 10 de diciembre de 2009, la FeMPINRA convocó a una reunión con los Representantes Gubernamentales de la Comisión de la Hidrovía Paraguay-Paraná, el Capitán de Navío Guillermo Bartoletti, el Capitán de Ultramar Sergio Dorrego y el Prefecto Oscar Venenati referida a la “Compatibilización de las Legislaciones sobre la Navegación de la Hidrovía. Señal más que evidente que la situación por la estaba atravesando el sector estaba llegando a un punto límite.

Hace un par de semanas la información fue tan escueta como contundente: el jueves 18 de marzo en la sede del Centro de Patrónes y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo se reunió la Comisión Directiva del gremio presidida por el Secretario General, Capitán Juan Carlos Pucci. Durante la misma, la sección de Capitanes y Oficiales Fluviales informó de la grave situación por la que atraviesa el sector, “dado que la falta de políticas de reactivación está dejando sin fuente de trabajo a cientos de trabajadores de nuestros buques”.

Inmediatamente nos pusimos en contacto con el **Capitán Fluvial Jorge Bianchi** quien es, además, el Secretario Gremial del Centro para que se explaye y nos ponga en autos de la real situación por la que atraviesa ese sector específico y la amenaza que implica para el resto de los gremios que tiene que ver con la actividad portuaria.

“Nos encontramos en una situación acuciante referente a lo que es la navegación fluvial, ante una falta de políticas adecuadas para poder navegar a través de la Hidrovía que abarca 3.200 km., donde en aguas argentinas navegamos un 48% del total. Esta relación que existe con los otros miembros del Mercosur que navegan a través de la Hidrovía – incluyendo a Bolivia – existen alrededor de 250/260 buques de los cuales solamente 7 u 8 son de bandera argentina, el 99% tiene bandera paraguaya y algunos boliviana.

En los próximos años va a incrementarse la carga a transportar a través de la Hidrovía, sobre todo bajando de Brasil mineral de hierro, las cosechas de soja y el combustible que vienen de Bolivia, calculando que se van a alcanzar 20.000.000 de toneladas y está proyectado para el año 2020 que se llegue a 50 millones.”

--¿Cuál es nuestra ubicación dentro de ese contexto?

“En este contexto nosotros estamos más atrás con los buques de bandera argentina relegando esta posición a favor de los otros países miembro. Esta dificultad se debe a la falta de una política adecuada de competitividad en este sector donde por una cuestión impositiva y de restricciones para la incorporación de buques a la bandera argentina es prácticamente imposible que puedan competir las empresas del sector.

A modo de ejemplo, incorporar un buque a la bandera argentina representa más allá de un 40% de su valor FOB, mientras que Paraguay tiene 0 por ciento para incorporarlo a su bandera e inclusive ese buque tiene 5 años de gracia – con posibilidades de 5 años más – de no pagar impuestos. De esta forma para las empresas navieras fluviales que quieran radicarse aquí es prácticamente imposible competir en estas condiciones.”

--¿Esto está escrito o reglamentado?



Cap. Fluvial Jorge Bianchi

“Si nombramos el Tratado de Asunción, en su artículo 1ro. - como uno de sus propósitos y principios – establece que...” el mercado común implica entre otras cosas la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los estados partes de comercio exterior, agrícolas e industrial a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre esos estados.”

Y esto – que sí está escrito – en la práctica no se está reflejando con la Argentina. Inclusive en el Protocolo habla – en su artículo 3º. – que”... si algún país miembro da alguna prerrogativa referente a algún impuesto, el resto de los países debe -y no dice podrá sino debe – adoptar las mismas consideraciones”. Y hoy la Argentina ni siquiera está cumpliendo con esta parte.

Aparte de este impuesto – que en estas condiciones resulta imposible una competencia con Paraguay - el impuesto al combustible es muy alto con respecto al resto de los buques que navegan la Hidrovía. Y en un país en el que los motores – como así también los radares y los equipos electrónicos - no son de industria nacional y todo debe ser importado, tienen restricciones e impuestos que elevan el valor de construcción imposibilitando también que nuestra industria naval pueda ser competitiva y generar trabajo.

Otro ejemplo latente es en el caso de que si un buque hoy se construyera en radas argentinas y tuviese bandera paraguaya saldría un 21% menos ya que no soportaría la carga del I.V.A. Resultado: las diferencias son enormes y la competencia es nula. Pero no solo estamos perdiendo la posibilidad de perder tripulantes y darle trabajo a los argentinos en los buques con bandera nacional, sino que aumentan los incentivos para los otros países miembro a los efectos de poder captar las cargas – que bajan en millones de toneladas – y que en lugar de recibirlas en nuestro puertos sean llevadas, por ejemplo al Uruguay.

En estas condiciones competir, reitero, es prácticamente imposible y perdemos no solo buques argentinos sino también tripulación argentina y los servicios de los puertos en manos de otros países del Mercosur.”

-- Iniciamos la nota recordando una reunión que tuvo lugar el año pasado y en la que estuvimos presentes, pero la pregunta es: ¿cómo siguieron el tema?



“Particularmente venimos trabajando desde hace varios años tratando de llevar a distintos estamentos estas consideraciones. Comenzaron con un documento que se preparó desde la parte gremial – con un grupo de armadores – para hacer un documento base hablando de estas asimetrías que existen en el tema de la Hidrovía con referencia a la Argentina. Hace tres años hemos hecho una movilización en la ciudad de Rosario en forma conjunta con la **FeMPINRA** y hemos llevado este tema a las diferentes comisiones parlamentarias, no solo en la Cámara de Diputados y Senadores, sino también informado a los Ministros con incidencia en esta temática para llamar la atención y tratar de conseguir que esto se revea en beneficio de la Argentina y de los argentinos. Esto no prosperó, por lo menos en el volumen y crecimiento que nosotros entendemos que debió haberse alcanzado y yo mismo me encargué de que esta problemática de las asimetrías llegara a cada uno de los diputados y senadores que componen ambas Cámaras de la Nación para que – por lo menos – tomaran conocimiento del tema.

Pero hasta el momento – pese a algunas tibias respuestas – nadie ha tomado como se dice “el toro por las astas” dada la importancia política, económica y estratégica que significa la navegación con bandera argentina por nuestras aguas.

Por lo tanto hemos decidido desde el seno del Centro de Patronos con la iniciativa de nuestra Comisión Directiva y el acompañamiento de nuestros afiliados llevar a cabo esta “patriotada” (tal como la calificaron los propios compañeros) en defensa de la bandera argentina en nuestras aguas como una manera de poder sobrevivir en medio de esta acuciante situación, tomando medidas y acciones concretas que irán desde insistir con el Poder Legislativo, reactivar el tema con los Ministros para que entiendan la necesidad de esta reforma por la que estamos luchando y- en extremo – nos llevarán, si es necesario, a cortar la Hidrovía en alguno de sus puntos clave para dar a conocer que, si no se da un giro de 180 grados con esta falta de política fluvial, la Marina Mercante Fluvial con bandera argentina va a desaparecer de nuestros Ríos.

¿Qué estamos diciendo?. Que de esta gran torta de millones de toneladas que se están bajando y que se van a incrementar en el futuro, hoy tenemos solamente migajas. Solo pretendemos una porción de la torta. No para nosotros. Sino para la Argentina, para los puertos con todos sus servicios y dentro de esta franja sobre todo para TODOS los trabajadores de la actividad, ya sean embarcados o portuarios.”

- ¿No cree que existan otras trabas no visibles que demoren la atención de este reclamo?

“Entendemos que pueden existir posiciones socio económicas o políticas con Paraguay y Bolivia en las que –tal vez – debamos ceder en algunos de nuestros postulados, pero también queremos que nos entiendan y nos incluyan



FeMPINRA: reunión 10 de diciembre de 2009, con la presencia, entre otros del Cap. Bianchi.

Para tener un panorama global de la importancia de la Hidrovía, reproducimos el texto del diario **La Capital** sobre un tema que - parece se salió de su cauce.

## Hidrovía Paraná-Paraguay: ¿Nueva autopista fluvial?

La hidrovía Paraná-Paraguay y su conexión a la red ferroviaria y vial del país, constituye un excelente sistema multimodal de gran importancia para el crecimiento sustentable de los cinco países que la integran. Cuál es la importancia para nuestra provincia?. Qué se comercializa a través de esta “autopista fluvial?”. La Hidrovía Paraguay-Paraná es un programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a los largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo sur. Los países que comparten este sistema fluvial (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay) promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico.

Esta “autopista fluvial” posee importantísimos recursos renovables y no renovables y es salida natural para la producción de extensas regiones de excelente productividad. Cuenta con enormes posibilidades para el desarrollo industrial y constituye un medio para ingresar, con los bajos costos del transporte marítimo, todos los insumos que la industria requiere para ser competitiva a nivel global. Su extensión es de casi 3.500 kilómetros, así repartidos: 898 en territorio de Brasil, 48 en la frontera entre Bolivia y Brasil, 327 en la frontera entre Brasil y Paraguay, 553 en territorio paraguayo, 375 en la frontera entre Argentina y Paraguay y 1.241 en territorio argentino.

En relación a la región Centro, que abarca las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, debe ser pensada como una de las arterias centrales del desarrollo regional. La consolidación de la misma generará, en el ámbito de esa región y, obviamente dentro del Mercosur, un aumento de las capacidades productivas y de comercialización en zonas poco desarrolladas, impulsando la conexión de ciudades y puertos ribereños, lo cual estimulará el crecimiento de los puertos fluviales a lo largo de estos ríos, permitiendo potenciar el nivel de las exportaciones de los productos regionales.

### Carácter estratégico

Desde el punto de vista geopolítico, la hidrovía conlleva un carácter estratégico para la región, dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas. Y, desde lo geopolítico, esta hidrovía constituye el eje fluvial longitudinal más extenso del Cono Sur y es la salida natural del transporte entre el Atlántico Sur y el interior del continente, además de servir como vía obligada del comercio regional e interregional.

### Importancia de la hidrovía para Santa Fe

La hidrovía recorre los 700 kilómetros del frente oriental de nuestra provincia de Santa Fe, y a la vez penetra por la parte norte a la región más importante de Argentina, la “pampa húmeda”. Consecuentemente, existe una profunda vinculación entre el Paraná y nuestra subregión Rosafé, ya que el sur y centro de Santa Fe, el este de Córdoba y el Norte de Buenos Aires aportan la parte más significativa de la producción de los principales rubros granarios exportables: soja, trigo, maíz y sus subproductos. Además, porque los puertos ubicados sobre la margen derecha del Paraná desde Puerto General San Martín, pasando por las terminales de San Lorenzo, Rosario, Punta Alvear, General Lagos, Arroyo Seco y hasta Villa Constitución, presentan condiciones aptas de profundidad, gracias al factor geográfico que favoreció esa ventaja, al situarse el canal principal del río sobre dicho litoral.

### Abaratamiento de costos

A esto se agregan las instalaciones que presentan aquellos puertos, con terminales, depósitos, elevadores y modernos equipos que aseguran una eficiente y rápida carga, con el consiguiente abaratamiento de los costos operativos.

Es importante señalar también que el número de unidades para almacenamiento de granos y subproductos en este complejo portuario representa el 34% del total nacional, mientras que la capacidad de depósito, que supera los 3 millones de toneladas, representa el 62% del total del país. Por los puertos santafesinos salen más del 70% del total de las exportaciones de granos y subproductos que Argentina lleva a los mercados mundiales. Luego se ubican los de Bahía Blanca, Quequén, Diamante, San Nicolás, San Pedro y Lima (delta dock).

### Soja y derivados

Estudios recientes indican que la soja y sus derivados son los productos más importantes en volúmenes a transportar por la Hidrovía, seguidos por el hierro y los combustibles. El tráfico de bajada es mucho mayor que el de subida, a razón de cuatro veces más. El tráfico de mayor importancia de subida es el de combustibles (80% del total).

Hay que agregar que, al existir un importante núcleo de la industria aceitera en esta estratégica región, da como resultado también la conformación de un verdadero complejo aceitero agro-industrial-exportador, considerado como uno de los más importantes del mundo.



Fuente: lacapital.com.ar

dentro de ese 48% al que hacía referencia en el comienzo – para poder compartir dignamente con los otros países del Mercosur, la navegación dentro de nuestras aguas. Vale recordar que las propuestas de mejoramiento de esta situación la tenemos a través del documento en el que expresamos que con esta diferencia impositiva es prácticamente imposible invertir en la Argentina. Ya con una reducción, no solo en el combustible, sino también de algunos impuestos que hoy no los tiene Paraguay puntualmente, se podría revertir esta situación y ni siquiera hace falta una Ley nueva sino la aplicación y cumplimiento del Protocolo de la Hidrovía.”

-- ¿Esta acción incluye también la defensa de los puestos de trabajo.?

“Ahora bien, si esto no es factible para que las empresas puedan invertir en el país, nuestra mayor preocupación – como es el tema de poder tripular estos barcos - es encontrar el camino para que los buques sean tripulados aunque posean bandera de otro país del Mercosur, hasta Barranqueras o de Barranqueras aguas abajo, por **TRIPULACION ARGENTINA**.

Nuestros tripulantes son altamente calificados. La misma Prefectura Argentina y los cargadores sobre todo con bandera argentina exigen que los oficiales estén altamente capacitados y que lleven – como mínimo – los cursos STCW 95– impuesto por la OMI – para poder tripular los barcos y algunos cursos extras que hacen a la mayor seguridad.

Por lo tanto la idoneidad de nuestros oficiales está fuera de toda discusión. Y traigo a la memoria que el mes pasado se hundió en aguas argentinas un convoy que venía de Paraguay con 16 barcazas cargadas de soja (N. de la R.: ver página 17) y lamentablemente – debido a los requerimientos de seguridad establecidos –no eran de las mejores y el hundimiento entre otras cosas se produjo como consecuencia de ello. Esto tiene que ver tanto con el control del estado de los cascos de las embarcaciones como así también con la idoneidad y la preparación de la tripulación.

--¿ Cómo seguirán accionando?

“Reitero, nuestra intención de llevar esta problemática al conocimiento público y reiterar el reclamo ante el Poder Legislativo y si no tenemos una respuesta que satisfaga mínimamente esta requisitoria vamos a llegar al extremo – ojala que esto no ocurra – de un recorte de la Hidrovía para reclamar a favor de los buques con bandera argentina, tripulaciones argentinas y los servicios portuarios en nuestros propios puertos.. Entiéndase que esto es una defensa descarnada de nuestros derechos y quienes nos conocen bien saben que estamos advirtiendo sobre esta situación grave que no solamente implica un beneficio propio para los Oficiales y Capitanes del Centro de Patronos sino que, en primer lugar, es en defensa de los tripulantes argentinos, en defensa de nuestros puertos con todos sus servicios y en defensa de la propia Nación, porque creemos que se están perdiendo enormes posibilidades de capital y divisas que podría tener el Estado si tuviésemos una Marina Mercante Fluvial Nacional en nuestra Hidrovía.”

## La Terminal de Contenedores más eficiente en operaciones multimodales de comercio exterior



# NUEVO CONTRATO CON HIDROVÍA PREVÉE EXTENDER EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO

La presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** encabezó el acto de firma del convenio de renegociación del contrato para el dragado y mantenimiento de Hidrovía, en el marco de la profundización del Comercio Exterior. Allí anunció que la industria registró una suba de 10,4% en el último mes de 2009.

El acuerdo marca un compromiso para tener puertos operativos y eficaces con el propósito de lograr abaratar los costos del sector productivo en la logística y el transporte de cargas, y al mismo tiempo apunta a lograr que la Hidrovía sea un sistema eficiente.

En el acto, la Mandataria explicó que para poder firmar la renegociación de este contrato "hemos debido atravesar un procedimiento largo" que involucró modificaciones de normas por parte del Parlamento, procedimiento adoptado por el Ejecutivo desde el año 2003 con habitualidad. Y dijo además que esta renegociación no sólo beneficiará a nuestro país, sino también a Paraguay, Brasil y Bolivia, que obtendrán mejores precios para transportar sus mercancías por la Hidrovía Paraná, "la principal vía navegable del Mercosur para toda la actividad exportadora". La medida tendrá "un fuerte impacto en la economía y va a dar mayor competitividad", aseguró, dado que ahora se podrá "ahorrar un dólar por cada tonelada que se exporta" a través de esta vía.

La presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** firmó el decreto que aprueba la renegociación del contrato de concesión entre el Estado Nacional y la empresa Hidrovía, que prevé fuertes inversiones para extender los beneficios de la principal vía navegable del país a los productores del Norte argentino.



Del acto de firma en la Casa de Gobierno se realizó en el Salón Mujeres Argentinas del Bicentenario y contó con la asistencia del Ministro de Planificación, **Julio De Vido**; el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires **Daniel Scioli**; los subsecretarios de Puertos y Vías Navegables, **Ricardo Luján** y de Recursos Hídricos, **Fabián López**; el Secretario General de la CGT **Hugo Moyano**; el Sec. Gral. del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento, y Sec. Adjunto de la FeMPINRA **Juan Carlos Schmid** y otras autoridades, así como representantes de las cámara empresariales del ámbito naval de nuestro país y autoridades nacionales, gobernadores, intendentes, sindicatos e instituciones y empresas vinculadas a la producción y el comercio exterior, como la Bolsa de Comercio de Rosario, las cámaras de Puertos Privados, Naviera Argentina, de Prácticos, de Comercio Exterior,

de Importadores, la **FeMPINRA** y el Centro de Navegación, entre otros.

El contrato aprobado establece la extensión, en una primera etapa, de la vía navegable desde el Puerto de Santa Fe hasta Confluencia, a través de obras de dragado y balizamiento, y la profundización en dos pies de la vía troncal.

A la vez, elimina el subsidio que recibía la empresa y dispone que no habrá aumento de tarifas para los usuarios, hasta que no se habiliten nuevas profundidades, a la vez que se fijan mayores exigencias vinculadas al cuidado ambiental y control de calidad.

En la primera etapa de las obras de infraestructura fluvial se instalarán, operarán y mantendrán más de 350 señales para permitir la navegación segura de buques y barcazas.

Se instalará, concretamente, un total de 338 señales luminosas, de las cuales 286 serán boyas y el resto balizas, a la vez que se dispondrán 29 boyas y 5 balizas como reserva.

Además, se llevará a cabo el dragado de apertura a 10 pies, más dos pies de seguridad, y se efectuarán relevamientos batimétricos diarios, en toda la vía navegable.

Esta última tarea permitirá verificar las profundidades disponibles y la correcta ubicación de la señalización, dadas las características cambiantes del curso del río. El dragado comprenderá desde el kilómetro 584 del río Paraná hasta el kilómetro 1.238, en una longitud de 654 kilómetros.

En cuanto a las obras del puerto de Santa Fe hasta el océano, se trabajará en la profundización de la vía troncal, lo que permitirá mejorar la rentabilidad de las exportaciones argentinas.

El incremento de profundidad proyectado entre Santa Fe y Puerto San Martín es de 3 pies (de los actuales 25 hasta 28); y desde Puerto San Martín hasta el océano, 2 pies (de los actuales 34 hasta 36).

También se prevé instalar y mantener una red de 12 mareógrafos, que son estaciones de medición automática y transmisión remota de datos de altura de agua, cada una de ellas con su correspondiente escala hidrométrica.

La inversión a realizar es de 37,5 millones de dólares por año y el plazo máximo de los trabajos será de 18 meses, a partir de la fecha del acta de iniciación.

Las obras de infraestructura que se vienen realizando en el río Paraná desde hace 14 años han impulsado inversiones superiores a los 2.500 millones de dólares en nuevas terminales portuarias, centros de acopio y plantas procesadoras de granos a la vera del río Paraná, destacó un comunicado de la empresa.

**Hidrovía S.A** es una firma integrada por capitales argentinos (Grupo Emepa) y belgas (Jan de Nul), que llevan invertidos más de 1.200 millones de dólares desde el inicio de la concesión.-



La presidenta al momento de la firma del convenio de negociación

# CONVENIOS Y PARITARIAS SALARIALES

Antes que cambie el clima con la llegada del otoño, los compañeros de los diferentes gremios que integran la **FeMPINRA** le pusieron clima a las negociaciones anuales en busca del salario digno para los trabajadores.

Es así que desde el 15 de marzo comenzaron los contactos y las reuniones privadas y/o paralelas con – por ejemplo – los representantes de la **CADEFIP** (Cámara de Depósitos Fiscales). Y dos días más tarde se abrieron, oficialmente, en el **Departamento**

**de Relaciones Laborales del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS)**, a cargo de la **Dra. Mercedes Gadea** las paritarias, las convenciones colectivas de trabajo (CCT) y salarios.

A la primera reunión concurren, representando a la **Federación**, los compañeros **Víctor Raúl Huerta** y **Miguel Enrique Kelly** con el patrocinio del doctor **Gregorio Pérez** y por la Cámara de Depósitos Fiscales los señores **Miguel C. Pascucci**, **Augusto Rosetto**, **Alejandro Cimmino**, **Elías Cañesky** y **Roberto Billia**. Quedó abierto el Expediente No. 1371242/10, glosado como foja 324 al principal, referido al inicio de la negociación



Reunión privada en el S.C.E.P.

para la renovación del CCT 457/06 y nuevas pautas salariales para el año 2010. Luego de que las partes se comprometieran a realizar reuniones en forma directa, pasaron a un cuarto intermedio hasta el 14 de abril a las 12 horas. El lunes 29 de marzo, la reunión de la **FeMPINRA** fue con la **Cámara de Puertos Privados Comerciales**. En el mismo escenario que la reunión primaria y también con la presencia de la **Dra. Gadea**, la **Federación** tuvo la presencia

de **Roberto Coria**, **Daniel Lewicki**, **Héctor Eduardo Rojas**, **Cristian Raúl Casas**, **Ramón Mereles**, **Luis Héctor Rebollo**, **Juan Carlos Vega** y **Julio César Morel**, patrocinados por el **Dr. Gregorio Pérez** mientras que por la Cámara se hicieron presentes **Alberto Ramírez** y el asesor legal **Oswaldo Fornari**. La parte sindical ratificó lo manifestado en la audiencia del día 23 de marzo, esto es que independientemente de los tiempos de negociación las pautas salariales tendrán vigencia a partir de 1 de abril de 2010. El **MTEySS** fijó nueva audiencia para el 22 de abril a las 14 horas, quedando los comparecientes debidamente notificados.

## PRODUCIMOS TRABAJO



**S.P.I. ASTILLEROS**

SERVICIOS PORTUARIOS INTEGRADOS S.A.

*A la vanguardia de una nueva Industria Naval*

Calle 1000 e/ 1001 y 1003, Puerto, Mar del Plata, CP: 7600, Pcia. Buenos Aires, Argentina Mercosur  
Te: (54+223) 480-9480 / Fax: (54+223) 489-7150 E-mail: [info@spisa.com.ar](mailto:info@spisa.com.ar) / Web Page: [www.spisa.com.ar](http://www.spisa.com.ar)

## Argentina alcanzó la presidencia de la Comisión de Puertos de la OEA

Con el apoyo de una amplia mayoría **Ricardo Luján** estará a cargo de este estratégico foro internacional durante los próximos dos años.

Panamá se convirtió durante la segunda semana de marzo en el centro portuario del continente. Allí se reunieron las autoridades de los 32 países que componen la **Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos**. El lunes 22 se procedió a la elección de autoridades para este importante foro internacional, y Argentina obtuvo la presidencia para el período 2010 a 2012. La designación, que recayó en la figura del **Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Luján**, se entendió como un reconocimiento internacional a la política portuaria que lleva a cabo la Argentina. Según la mayoría de los delegados, el país, con sus inversiones públicas en materia portuaria y de dragados, logró mitigar los efectos de la crisis económica internacional.

“Mi compromiso es el trabajo constante para fortalecer a esta comisión y mejorar todos los aspectos que hagan a su mejor funcionamiento”, señaló Ricardo Luján al momento de aceptar esta importante designación. La Argentina fue uno de los fundadores de la comisión y, además, el país siempre estuvo comprometido con su crecimiento y desarrollo. Junto a la Argentina, fueron designados como vicepresidentes México (Norte América), Barbados (Caribe), Panamá (Centroamérica) y Perú (Sudamérica). En las deliberaciones se percibió una sensación de alivio. Los distintos especialistas y autoridades portuarias presentes coincidieron en que lo peor de la crisis ya pasó. Ahora se respira un aire de optimismo que se asienta en cifras estadísticas concretas. Los números marcan tendencia al crecimiento tanto en los volúmenes de carga como en la circulación de buques. También se puede constatar lo bien posicionados que hoy están aquellos puertos que, aún en lo peor de la crisis, no frenaron sus cronogramas de inversiones. Asimismo, se anticipa el colosal cambio que se producirá en el negocio portuario del continente a partir de 2014, una vez que se habilite el nuevo Canal de Panamá. La CIP tiene por finalidad servir de foro interamericano permanente de los Estados miembros de la organización para el fortalecimiento de la cooperación en el área del desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado.

Para el logro de sus objetivos, lleva a cabo reuniones ordinarias cada dos años y puede convocar a reuniones extraordinarias y conferencias especializadas. Entre sus principales funciones figura la de actuar como órgano asesor principal de la **OEA** y de sus Estados miembros en los temas concernientes al desarrollo del sector portuario; proponer y promover políticas de cooperación hemisférica conforme a las directrices emanadas de la Asamblea General y las Cumbres de las Américas; facilitar y proponer el mejoramiento de las actividades del sector a nivel hemisférico. Asimismo, puede impulsar la adopción de acuerdos de cooperación relativos a la actividad portuario entre los gobiernos de los Estados miembros y de los Estados observadores ante la **OEA**; reunir y difundir información relacionadas a su ámbito de trabajo en los Estados miembros; generar, analizar, proponer y adoptar programas, proyectos y actividades en materia del sector portuario, entre otras.

La reunión del comité ejecutivo y de sus subcomités está abierta a la participación de todos los representantes y asesores de los estados miembros de la **OEA**, de los Estados observadores, de organismos internacionales, nacionales y regionales, miembros asociados de los Comités Técnicos Consultivos (CTC) e invitados.

Asociación Argentina de Capitanes y Patrones de Pesca

### Asumió la nueva Conducción

Finalizó el proceso electoral mediante el cual se puso en funciones a la renovada conducción encabezada por el **Secretario General Nacional Jorge Frías**.

Cabe destacar la alta participación de los afiliados en todos los lugares habilitados para el sufragio, la Sede Central y las delegaciones de **San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado**, donde emitieron su voto el 45% de los compañeros habilitados, además es dable resaltar que se obtuvo 63,4% de participación con relación a la elección anterior, en la que la Lista Celeste -también integrada por Frías- **obtuvo el 73% por encima del 27%** obtenido por la Lista Blanca.

Ya con el escrutinio computado y fiscalizado por escribanos y delegados ministeriales, los dirigentes electos viajaron desde el sur para reunirse con los directivos centrales, asumiendo formalmente en una emotiva reunión realizada en el edificio central, a la que asistieron secretarios generales de gremios hermanos locales y medios periodísticos.

En el marco del acto celebrado, el Secretario General electo dirigió unas palabras a los presentes. *“Pretendo trabajar por la unidad sindical y para ello motivar la participación plural de nuestros afiliados, trabajando para todo el grupo familiar. Ratificaremos la presencia institucional para que nunca más se resuelva la política pesquera a espaldas de los Capitanes y trabajadores en general, quienes noche y día desarrollan la industria y no son consultados”,* afirmó.

*“Por otra parte –agregó Frías–, cerramos un 2009 con balance políticamente positivo y con importantes perspectivas para el 2010, debemos acentuar el fortalecimiento y entendimiento entre los gremios marítimos, portuarios y del transporte. Se debe alcanzar la madurez necesaria para entender que no solo se debe pensar en un trabajador en la Casa Rosada, sino también con trabajadores en todos los ámbitos que correspondan, solo hay que proponérselo, prepararse y contar con el consenso”.*

*“Finalmente, agradezco la presencia de todos ustedes ratificándoles que las puertas de la Asociación de Capitanes estarán abiertas para todos los gremios hermanos, así como para todos los amigos de los trabajadores”,* culminó.



**La nueva Comisión Directiva que ha resultado electa por la “Lista Celeste Renovación” se encuentra integrada por los compañeros:**

SECRETARIO GENERAL: **Jorge Alfredo Frías**; SECRETARIO ADJUNTO, **Jorge Raúl Garavano**; SECRETARIO GREMIAL, **Rodolfo José Luis Pisauri**; TESORERO, **Ricardo Osvaldo Villan**; PRO-TESORERO, **Elio Carlos Mansilla**.; 1º VOCAL TITULAR: **Antonio David Rivera**; 2º VOCAL TITULAR, **Álvaro Jorge Arbeleche**; 3º VOCAL TITULAR, **Juan Dalecio Chávez**; 4º VOCAL TITULAR, **Ricardo Gabriel García**; 5º VOCAL TITULAR, **Mario Javier Piergentili**; 6º VOCAL TITULAR, **Sergio Gustavo Álvarez**; 7º VOCAL TITULAR, **Carlos Fabián Cervio**.; 1º VOCAL SUPLENTE: **Sergio Adrián Díaz**; 2º VOCAL SUPLENTE, **Mario Oscar Dumrauf**; 3º VOCAL SUPLENTE, **Walter David Garavano**; 4º VOCAL SUPLENTE, **Heriberto Gustavo Namuz**; 5º VOCAL SUPLENTE, **Eliseo Lucas Carballo**; 6º VOCAL SUPLENTE, **Cristian Damián Reale**; 7º VOCAL SUPLENTE, **José Alberto Zencich**.

# PROA AL FUTURO...

Como se observa, en esta edición y en este primer número del año desarrollamos el objetivo inicial de esta propuesta: el tratamiento global – con detalles específicos – de la problemática marítima- portuaria nacional. Si bien es cierto que durante todo el 2009 transitamos el camino de la puntualización detallada de los temas inherentes a cada uno de los gremios integrantes de esta Federación, siempre fue idea de esta Secretaría (con la anuencia del **Consejo Directivo Nacional**), incluir la información que permita a los compañeros trabajadores y a todos los que reciben en mano nuestra revista, estar al día con los temas centrales que hacen a la actividad nacional – léase en todos los puertos y depósitos fiscales del país – del movimiento marítimo, portuario y de la industria naval.

Es por eso que ampliamos nuestro recorrido en la búsqueda informativa y hoy se puede leer en la revista la información textual que publican algunos medios afines a nuestra actividad como así también ediciones del **Boletín Oficial** que tiene todo que ver con el trabajo y los beneficios que merecen los compañeros que integran – desde sus propios sindicatos – este “mundo de la **FeMPINRA**”.

Dejamos librada a la interpretación personal de cada uno de los lectores el contenido de la información. No es nuestro objetivo calificar y/o inducir el pensamiento de quienes reciben nuestro mensaje. Pero sí es nuestra obligación presentar informativamente todo lo que genera nuestra actividad, ya sea desde el terreno político como la repercusión social, sin perder de vista – por supuesto – todo el tejido gremial que genera este movimiento.

De este modo y con esta exposición pública de nuestro quehacer, nos estamos generando un compromiso que vamos a cumplir a rajatabla: acompañar a cada uno de los gremios que integran esta Federación en cada una de sus acciones para después, poder volcar en esta páginas para la información de todos, como se desarrollaron cada una de las acciones en los diferentes estamentos. Para ello, comprometemos a nuestros compañeros a que – desde su propio riñón gremial – surja el contacto permanente con esta Secretaría, cuya única función es estar al servicio de la información sin distinción y/o elección de tal o cual gremio. Porque la **FeMPINRA** somos todos y de la única manera que se va a entender esto



es trabajando juntos en las problemáticas individuales para transformarlas en colectivas y que, de esta forma, todos sepan que tienen un soporte dentro de la **Federación** al que pueden acudir. Para ello – reiteramos – necesitamos la devolución informativa desde cada uno de los gremios. Porque esta Secretaría – apoyada por todos – ha instrumentado, ya con el tiempo y los resultados a la vista, la incorporación de un profesional de la comunicación que ha sabido entender la problemática de la **FeMPINRA** y hoy – como **Secretario de Prensa** – puedo decir orgulloso – y creo que todos Ustedes me acompañarán en el concepto – que es “uno más de los nuestros”.

Otro detalle que no les debe pasar inadvertido es la participación publicitaria de las empresas que desarrollan su actividad dentro de nuestro ámbito. Más allá o más acá de las conversaciones salariales y de convenios colectivos que mantenemos en forma permanente, se nos ocurre pensar que la penetración de nuestro mensaje los ha hecho tomar la decisión de acompañar a la revista con su propia marca. Porque, creemos, que ellos también piensan que el crecimiento global va a potenciar todo el movimiento marítimo, portuario y naval del país, hasta recuperar el espacio que alguna vez tuvo y que gobiernos a los que nunca vamos a olvidar – pero que en este momento no vamos a mencionar – lo relegaron para privilegiar intereses espurios que nada tenían que ver con el país. El barco ya puso proa hacia su destino final. Lo empuja un viento de popa que – pretendemos – sea un huracán. Y ese viento de popa lo conforman los gremios que integran esta Federación. Debemos entender definitivamente que si marchamos juntos llegaremos más rápido y con más fuerza a los puertos de destinos que nos fijemos en conjunto. Es por eso, que más allá de agradecer todo el empuje que esta Secretaría recibió por parte de todos, lo invito a redoblar el esfuerzo para que este Año del Bicentenario que tiene que quedar en la historia de la Argentina, tenga a la **FeMPINRA**, ocupando el espacio que realmente le corresponde por derecho propio. Y eso solo lo vamos a conseguir todos juntos empujando el barco para el mismo lado.

**Luis Héctor Rebollo**  
Secretario de Prensa

La noticia fue publicada por el matutino y hasta el momento es la única que hay sobre el tema. Como lleva firma de una periodista del staff del diario le damos a la información el valor específico que tiene y solo nos limitamos a reproducirla.

## EL CONCESIONARIO ACTUAL ESTA CUESTIONADO POR EL TRANSPORTE DE LA PLATAFORMA PETROLERA A MALVINAS

*Un grupo sindical se quedaría con una parte del Puerto Responde a Moyano y tomaría la Terminal 4, hoy en manos del gigante danés Maersk.*

Hace rato que el gigante danés Moller Maersk estaba en la mira. Pero haber participado en el transporte de la plataforma petrolera a Malvinas, aceleró las cosas a tal punto que un grupo de gremialistas se frota las manos y ya se imagina manejando la estratégica Terminal 4 del Puerto de Buenos Aires. El contrato de concesión vence, sin embargo, recién en 2019 a razón de un canon anual en torno a US\$ 1,5 millones. A comienzos de este año un conflicto en el puerto de Mar del Plata, donde Maersk se ocupaba de cargar la producción pesquera, significó el quiebre de su relación con el gremio que maneja Omar "El Caballo" Suárez, un incondicional de Hugo Moyano. Maersk se retiró de Mar del Plata y fue reemplazada por Maruba, de capitales nacionales y cuya cara visible es su gerente general Gustavo Rodríguez Vázquez. En ese momento y en un despacho próximo al del ministro Julio De Vido, según confirmaron

dos fuentes distintas a Clarín, comenzó a madurar la idea de quitarle la administración de esa Terminal.

Se trata de un predio de 11 hectáreas y la única que mantiene más de 600 metros de vías férreas con conexión al muelle, lo que le permite operar libremente con todo el sistema ferroviario nacional y con tres tipos de trocha diferentes. Desde allí se efectúan transbordos directos hacia todo el Mercosur. Posee, además, una estación especial para cargas refrigeradas y una sofisticada logística con la que aceleró los tiempos de carga y descarga y la clasificación de la mercadería. En el Gobierno imaginan una nueva sociedad en la que Maersk conserve 40% y el resto se distribuya entre los sindicatos, la mencionada Maruba y el desarrollador inmobiliario de Puerto Madero, Rodrigo Fernández Prieto, con muy buena llegada a De Vido. Deslizan que ya armaron una vaquita de entre

60 y 100 millones de dólares para comprar las acciones de Maersk. Los daneses, sorprendidos por la información y solicitando auxilio a la matriz en Copenhage, para evitar represalias por el transporte a Malvinas, dicen que darán pelea. "No está en sus planes retirarse del negocio", señaló alguien que los conoce de cerca. "Más bien-- añadió-- todo lo contrario". Por cierto, en unos días Maersk dará comienzo a las obras para ampliar la playa de contenedores en la zona que hasta hoy ocupa la administración, que se mudará a la city porteña. En los sindicatos y en el propio Gobierno saben que se trata de una jugada difícil. Fundada en 1904 por el capitán Peter Maersk-Moller, hoy es la compañía de transporte marítimo del mundo, con sedes en 130 países y más de 110.000 empleados.

**Clarín.com**

Por: Silvia Naishtat

# TRABAJADORES PORTUARIOS

## (Resolución Conjunta 215/2010 y 191/2010)

La reunión se realizó en el **Ministerio de Trabajo y Seguridad Social** el miércoles 17 de febrero (tal como se documenta con la foto) y el jueves 25 la Resolución salió publicada en el **Boletín Oficial** con lo cual quedó oficializada. La resolución conjunta firmada por el **Ministro de Trabajo Dr. Carlos Tomada** y por el **Ministro de Planificación Julio De Vido** reglamenta la forma en que se van a confeccionar las certificaciones de servicio para los trabajadores afectados por el **Decreto 817/92** que están incluidos en los **Decretos 1197/04, 1409/06 y 1839/09**.

A fines de diciembre de 2007 la posibilidad de acogerse a los beneficios jubilatorios había sido paralizada por diferentes motivos. Ahora, con una nueva muestra de voluntad política de un Gobierno que entiende la inclusión social y que el resultado de la **derogación** de los convenios colectivos – a través del mencionado 817/92 – merecía una reparación histórica para los trabajadores que, en su momento, fueron “desaparecidos sociales”.

La voluntad inquebrantable de estos trabajadores que lucharon denodadamente para el logro de este objetivo, es un claro ejemplo para la generación que los sucede.



## BOLETIN OFICIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

### Decreto anterior a la Resolución 215/2010 (Poder Ejecutivo) N° 330/2010

Publicado en el Boletín Oficial del 09/03/2010

#### TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL. OBRAS SOCIALES. APORTES Y CONTRIBUCIONES. CÁLCULO. PRECISIONES

Se establece el monto del haber mínimo para el cálculo de los aportes y contribuciones previstos en el Régimen Nacional de Obras Sociales (L. 23660 y L. 23661) para trabajadores a tiempo completo, el cual será equivalente a dos (2) bases mínimas previstas por el artículo 7 de la resolución (ANSeS) 135/2009 o la que en el futuro la reemplace [actualmente, la Resolución (ANSeS) 130/2010].

Recordamos que mediante la resolución (ANSeS) 130/2010, la base imponible mínima y máxima prevista en el primer párrafo del artículo 9 de la ley 24241, texto según la ley 26222, queda establecida en la suma de \$ 311,36 y \$ 10.119,08 respectivamente, a partir del período devengado marzo de 2010.

Las disposiciones de la presente norma serán de aplicación para el cálculo de los aportes y contribuciones y la distribución automática [Fondo Solidario de Redistribución; D. 576/1993, Anexo II, inc. c) del art. 24] correspondiente al mes de enero del corriente año, al tener en cuenta la citada resolución (ANSeS) 135/2009 o las que las sustituyan en el futuro.

### Resolución Conjunta 215/2010 y 191/2010

Aplicase la extensión del reconocimiento del período de inactividad de los trabajadores portuarios a los fines previstos en el régimen contemplado por el Decreto N° 1197/04 y su modificatorio N° 1409/06.

Bs. As., 25/2/2010

VISTO el Expediente N° 1.348.647/09 del Registro del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, los Decretos Nros. 1197 de fecha 13 de septiembre de 2004 y su modificatorio N° 1409 de fecha 10 de octubre de 2006 y su reglamentario N° 1839 de fecha 25 de noviembre de 2009 y la Resolución de la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES) N° 676 de fecha 26 de agosto de 2008, y

## CONSIDERANDO:

Que por el expediente mencionado en el Visto, tramita un proyecto de resolución por medio del cual se extiende hasta la vigencia del Decreto Nº 1197/04 o su modificatorio Nº 1409/06, según corresponda, el reconocimiento del período de inactividad para trabajadores portuarios comprendidos en dicho régimen, independientemente de que se hubiera producido la reincorporación de los mismos a la actividad privada o pública e incluso a la misma actividad portuaria.

Que en el último supuesto, la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.) deberá certificar las diferencias que surjan entre las remuneraciones que hubieran obtenido los trabajadores por su reingreso a la actividad y el valor uniforme previsto en la reglamentación del artículo 3º del Decreto Nº 1197/04 y su modificatorio.

Que los Decretos citados determinaron un tratamiento específico para los ex trabajadores portuarios comprendidos en el mismo que resultaron afectados por la aplicación de la Ley Nº 23.696, el Decreto Nº 817/92 y sus normas complementarias, vinculadas con la declaración de emergencia administrativa y la privatización o concesión de servicios o actividades públicas, incluyendo la desregulación del ámbito portuario.

Que por la Resolución de la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES) Nº 676/08, se dejó sin efecto la suspensión dispuesta por su similar Nº 230/08, en relación a la tramitación e iniciación de nuevas solicitudes de prestaciones previsionales y, en su caso, de sus beneficios derivados y reajustes interpretados al amparo total o parcial del Decreto Nº 1197/04, su modificatorio y demás normas dictadas en su consecuencia.

Que por el Decreto Nº 1839/09 se aprobó la reglamentación de los artículos 1º, 3º, 5º y 7º del Decreto Nº 1197/04 y su modificatorio Nº 1409/06.

Que tal como se expresara en los fundamentos de la última norma citada, la aplicación de este régimen ha derivado en una tramitación no exenta de dificultades, lo que resultó necesario ordenar, con el objeto de avanzar en el cumplimiento del fin último que es la reivindicación histórica de trabajadores perjudicados por la aplicación de políticas anteriores que no contemplaban el sostenimiento del empleo y el nivel de actividad.

Que como también se ha expresado, las consecuencias perjudiciales que ha tenido la implementación rigurosa de tales políticas de privatización en las personas de los trabajadores portuarios resultan insoslayables, máxime que derivan de hechos y actos no imputables a los mismos. El haber perdido tanto la carrera como la continuidad laboral, inte-

rumpió la acumulación de servicios necesarios para cumplir una de las condiciones del acceso a los beneficios jubilatorios.

Que en virtud de lo expuesto, se estima pertinente la adopción de medidas complementarias y operativas, vinculadas a la ejecución de la reglamentación mencionada.

Que las Direcciones Generales de Asuntos Jurídicos de los MINISTERIOS DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL y del DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS han tomado la intervención que les compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones emergentes del artículo 6º del Decreto Nº 1839/09.

Por ello, EL MINISTRO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL Y EL MINISTRO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS

## RESUELVEN:

Artículo 1º — Aplicase, a los fines previstos en el régimen contemplado por el Decreto Nº 1197/04 y su modificatorio Nº 1409/06, reglamentado por Decreto Nº 1839/09, la extensión del reconocimiento del período de inactividad de los trabajadores portuarios allí comprendidos, hasta la vigencia de los Decretos Nº 1197/04 ó Nº 1409/06 según corresponda, sin perjuicio que se hubiere producido su reincorporación a la actividad

privada o pública e incluso a la misma actividad portuaria, e independientemente del carácter diferencial o no de los servicios prestados.

En este último supuesto la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.) deberá certificar las diferencias que surjan entre las remuneraciones que hubieran obtenido los trabajadores por su reingreso a la actividad y el valor uniforme previsto en la reglamentación del artículo 3º del Decreto Nº 1197/04 y modificatorio.

Art. 2º — Los haberes de las prestaciones o de los reajustes otorgados a partir de la vigencia de la Resolución de la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES) Nº 676 de fecha 26 de agosto de 2008, y el dictado del Decreto Nº 1839/09, podrán ser recalculados a pedido de parte, si las remuneraciones consideradas para tal fin, no fueran las establecidas por el artículo 1º. A tal efecto, el recálculo será realizado aplicando la diferencia entre el valor certificado y la remuneración mensual máxima imponible prevista en el artículo 9º de la Ley Nº 24.241 y modificatorias, vigente a la fecha del dictado del Decreto Nº 1197/04, sin necesidad de requerir la emisión de una nueva certificación por parte de la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.). El haber previsional así determinado, no podrá ser inferior a la aplicación del coeficiente 2.90125 sobre el haber mínimo vi-

gente a septiembre de 2009, sin perjuicio de la aplicación en marzo y septiembre de la movilidad dispuesta por la Ley Nº 26.417 y sus modificatorias.

Art. 3º — Las solicitudes de prestaciones y de reajustes de haber, amparadas en el Decreto Nº 1197/04 y su modificatorio, de los beneficios otorgados por aplicación del régimen previsional general vigente serán liquidados por la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES) a petición de parte interesada, adjuntando a la misma la certificación de servicios y remuneraciones extendidas por la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.). En todos estos casos, la liquidación se efectuará sobre la base del período certificado por la citada Administración General, conforme lo menciona el artículo 1º. El haber provisional así determinado no podrá ser inferior a la aplicación del coeficiente 2.90125 sobre el haber mínimo vigente a septiembre de 2009, sin perjuicio de la aplicación en marzo y septiembre de la movilidad dispuesta por la Ley Nº 26.417 y sus modificatorias.

Art. 4º — La fecha inicial de pago de las solicitudes mencionadas en el artículo precedente será el 22 de octubre de 2006. Cuando la fecha de adquisición del derecho sea posterior al 22 de octubre de 2006 las liquidaciones de los retroactivos se abonarán desde la fecha en que se adquiriera el derecho. Establécese que la acreditación de los servicios efectivamente prestados en relación de dependencia incluidos o no en la

actividad portuaria, deberá efectuarse por aplicación de las disposiciones vigentes de la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES).

Art. 5º — La ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.) deberá proporcionar semanalmente a la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), en las condiciones que esta última disponga, la nómina de los trabajadores que hayan solicitado la certificación de servicios y remuneraciones hasta el vencimiento mencionado en el artículo 7º del Decreto Nº 1839/09.

Art. 6º — Vencido el plazo mencionado en el artículo 7º del Decreto Nº 1839/09 la ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.G.P.S.E.) no podrá decepcionar nuevos pedidos de certificaciones de servicios y remuneraciones conforme el Decreto Nº 1197/04 y su modificatorio.

Art. 7º — La presente medida entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 8º — Regístrese, comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. —

Carlos A. Tomada. — Julio M. De Vido.



# El astillero SPI reparará una draga que realiza operaciones en Brasil

La embarcación, propiedad de la Cia. Sudamericana de Dragados SA, fue remolcada con destino a Puerto de Mar del Plata.

Mediante una original operatoria la draga belga "Vitruvius" llegó al país. Dentro de la política de complementariedad implementada por la Subsecretaría de Actividades Portuarias de la provincia de Buenos Aires, se recibió a la embarcación, propiedad de la Cia. Sudamericana de Dragados SA y transportado por un barco SKY Tethtys.

La operatoria de desembarco tuvo todos los atractivos ya que el barco que la transportaba debió hundirse para permitir el traslado a su siguiente destino. El Puerto Quequén realizó con éxito la maniobra y la draga fue remolcada con destino a Puerto de Mar del Plata para ser reparada en el Astillero SPI.

"Nos sentimos honrados de haber comenzado el año pasado las tratativas en Brasil, en el congreso Einaval, junto a mi equipo de colaboradores. Hoy, la draga se encuentra en reparaciones y pronta a realizar tareas en el norte de Brasil, donde ha estado operando recientemente", dijo Luis Abot, subsecretario de Actividades Portuarias bonaerense.

Además, destacó que "esta es una muestra más de la política portuaria diseñada por el gobernador Daniel Scioli: buscar la complementariedad de nuestros puertos para hacerlos más competitivos".

Para Horacio Tettamanti, presidente de Astilleros SPI y de la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN), "la presencia de esta imponente draga, las reparaciones que ya se están haciendo en nuestro dique al gasero brasileño Guaporé de Petrobras, y todo ello dentro del mismo ámbito del puerto de Mar del Plata, conforman una realidad concreta".

Según el ejecutivo, esa realidad demuestra tres hechos puntuales. "Por un lado, el valor que tiene el trabajo en conjunto entre los puertos de la provincia, en este caso el de Quequén y el de Mar del Plata, a través de la Subsecretaría de Puertos de la Provincia, un hecho inédito ya que se debieron coordinar acciones entre ambos para alcanzar el éxito de las maniobras. Por otro lado, la ratificación de la capacidad operativa del puerto marplatense gracias a las obras de dragado y mantenimiento encaradas. Y, finalmente, lo que significa para una ciudad, una región y un país tener una industria naval, trabajando con astilleros y talleres navales activos, generando auténticas fuentes de trabajo directas e indirectas", explicó.

Cabe destacar que la draga demanda trabajos tanto a flote como en seco. En el primer caso, se exigió un gran trabajo para el desmontaje de los 3 pilotes de anclaje de 40mts de longitud y 105 toneladas cada uno, además del carro de soporte de esos pilotes. También se desmontó la inmensa pala de excavación y se renovaron bujes, tuberías y poleas, entre otras tareas.

Ahora, en seco, los trabajos se orientan a acciones de sondajes, recorridos, limpiezas, hidroblasting y pintado de casco (barrido con profundizado), calibrados, refuerzo de estructuras en zona de fondo y cubiertas, con la instalación de chapa naval especial de alta resistencia, etc.-

**JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS**

**JCB** **BAUER**

# OPEN DAY

**JUEVES 8 DE ABRIL**

**"AGENDELO... NO SE LO PUEDE PERDER"**

- \* SEMINARIO DE TÉCNICAS PARA OBRAS DE FUNDACIONES.
- \* PRESENTACIÓN DE NOVEDADES EN EQUIPOS JCB.
- \* DEMOSTRACIONES DINAMICAS DE EQUIPOS.
- \* SERVICIO DE LUNCH PERMANENTE.

**ICE**  
**DAMEN**  
DOP PUMP

MUY RECOMENDADO PARA GERENTES DE EQUIPOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS DE PRESUPUESTO

ACREDITACIONES INFORMES Y PROGRAMA DEL EVENTO EN:

**www.jornadastecmaco.com.ar**

**TECMACO**  
Ruta Panamericana KM 78.100 (2504) Campana Provincia de Buenos Aires Tel: ++54(03489) 403049 Fax: ++54(03489) 403049 Int 632

Salguero 2533, Piso 8 (C1425DEJ) Ciudad Autónoma de Buenos Aires info@jornadastecmaco.com.ar ventas@tecmacointegral.com.ar

**SENEBOGEN** **TADANO**

www.tecmacointegral.com.ar | www.jornadastecmaco.com.ar

# Basta de Importación de Buques Usados

Los trabajadores portuarios afiliados al **SAON** (Sindicato Argentino de Obreros Navales) y al **SOIN** (Sindicato Obreros de la Industria Naval) nos preguntamos por qué se sigue permitiendo la importación de buques usados en el escenario de la hidrovía Paraná-Paraguay, en el ámbito del cabotaje nacional. o en la actividad de la pesca, a pesar de las excepciones otorgadas por el Estado Nacional a los armadores y por qué se sigue operando con unidades de 25 o 30 años que ponen en serio riesgo la vida de los tripulantes y la contaminación nuestras aguas.

¿Por qué se demora o no termina de implementarse la reconversión de las Flotas Costeras proyecto largamente gestionado por la Instituciones Sindicales y Empresarias del Sector?

¿Por qué no se puede implementar en las unidades extranjeras que transportan en nuestro cabotaje producto químico, hidrocarburo etc., cumplan con lo establecido por la resolución Marpol que obliga a llevar doble casco con fecha de vencimiento concretas. O lo hacemos en nuestros Astilleros o indefectiblemente ingresarán unidades obsoletas desde el exterior.

Compañera Presidenta: ante la magnitud de la crisis internacional desatada por la especulación financiera que consecuentemente genera desocupación en el mundo, los hombres y mujeres de la Industria Naval Argentina nos preguntamos **¿por que se sigue permitiendo este tipo de escenario en nuestra actividad?**

Estamos convencidos que con su decisión política y la tenacidad de nuestro sector industrial, con medidas que apunten a frenar las chatarras traídas desde el exterior donde los países centrales nos exportan su desocupación en desmedro de nuestra industria nacional y de nuestro mercado interno, estaremos creando las condiciones para construir valor agregado con la ocupación de miles de trabajadores en oficios puntualmente específicos en nuestro Litoral Fluvial y Marítimo. El dictado del Decreto Nº 1010 de fecha 6 de agosto del 2004 y su modificatoria (Decreto Nº 1022 de fecha 8 de agosto del 2006) sancionado por el Gobierno Nacional, iniciaba el camino para **la recuperación de la Industria Naval y de la Marina Mercante Nacional**, objetivos prioritarios planteado en la plataforma electoral y sostenido en los discursos del ex Presidente **Néstor Kirchner** y de la Presidenta **Cristina Fernández de Kirchner**, siendo concurrentes estos conceptos con la política de recuperación de la industria nacional, decisión sostenida fervorosamente por nuestras organizaciones sindicales de la actividad por el movimiento obrero y por las cámaras empresariales del sector. Sin duda

esta decisión política apuntaba a quebrar el régimen desindustrialista del modelo neoliberal que generó tantos estragos perversos en los trabajadores. Concientes de la oportunidad creada por nuestro Gobierno los trabajadores nos pusimos rápidamente a mancomunar el esfuerzo con el sector empresario y el estado nacional y provincial para capacitar a los trabajadores técnicos y profesionales, experiencia que demostró el compromiso para que el proyecto no fracasara y que a pesar de 20 años de hostigamiento de las políticas anteriores - que puso a nuestra industria en estado de parálisis terminal - nos recuperamos.

Capacitamos - conjuntamente con el **ministerio de Trabajo de la Nación** - a más de 1.000 trabajadores con oficios ; recuperamos talleres navales y plantas productivas ; logramos inversiones por parte de los empresarios en la incorporación de maquinarias y tecnología avanzada y efectivizamos la construcción de Astilleros en el Litoral Fluvial y Marítimo por mas de 200 millones de dólares. Estas son demostraciones más que contundentes de la fe , la esperanza y el compromiso de la **Industria Naval Argentina** al servicio del Proyecto Nacional. Sin embargo todo el esfuerzo del ex presidente y de la compañera **Cristina Fernández de Kirchner** y de nuestro sector, está seriamente en riesgo. Porque han transcurrido casi 6 años del decreto 1010/04 y no podemos encontrar un escenario, un ámbito del Gobierno que nos permita plantear nuestras necesidades sectoriales.

Por todo lo expuesto denunciamos la distorsión del rumbo del Proyecto a los sectores que, bajo pretexto del costo argentino, no dudan en traer chatarras usadas y poner banderas de conveniencia a los barcos que navegan nuestros ríos.

La historia nos indica claramente que son los mismos que se beneficiaron en la **nefasta década de los 90** con los decretos 1772,343 y 817 del modelo liberal.

Es preciso que nos detengamos en nuestros pensamientos para conseguir el fomento de nuestras industrias, el de comercio y navegación y arrancar de las manos del extranjero los medios con que forzosamente nos quita las grandes riquezas en perjuicio general de la Nación. En este último párrafo, vale recordar la frase del General Manuel Belgrano tan vigente en estos días como en el momento de su pronunciamiento:

**“Toda Nación que deje de hacer por otra, una navegación que podría hacer ella misma, compromete su soberanía y lesiona gravemente la economía de sus habitantes.”**

*A propósito de esta denuncia – que se lee en esta misma página – la nota que publica el Suplemento Económico de **La Nación** nos exime de mayores comentarios.*

## Accidente Hidrovía: se hundieron seis barcasas de Cargill

En la madrugada del viernes 5, a la altura del kilómetro 1237 del río Paraná, muy cerca del puente General Belgrano, que une las ciudades de Corrientes y Resistencia, un convoy fluvial de la firma Cargill sufrió un grave accidente, que derivó en el hundimiento de 6 de las 16 barcasas cargadas con soja, y del remolcador Aguará, de bandera paraguaya.

Según la información publicada por el diario paraguayo ABC Color , lo ocurrido podría tener serias consecuencias para la navegación en la zona y para el ecosistema del río Paraná, debido a que la soja transportada en las barcasas contenía residuos de agroquímicos utilizados para su fumigación. El volumen del cereal, que iba a Buenos Aires, era de unas 25.000 toneladas.

Hasta el viernes, Cargill no había emitido comunicado ni hecho declaraciones sobre el tema.

Las primeras informaciones fueron proporcionadas por el presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay, Juan Carlos Muñoz, quien confirmó el siniestro, aunque no brindó mayores detalles.

El director de la Marina Mercante del vecino país, Sergio Brítez Espínola, entregó informes a ABC Color que indican que las citadas barcasas tenían habilitación técnica de navegación de la Prefectura Naval del 5 de febrero de 2009, extendida provisoriamente -sin verificación física, por falta de suficientes profesionales técnicos- hasta el 31 del actual.

El diario dijo que "medios relacionados con las embarcaciones, tripulantes, sobre todo", atribuyeron lo ocurrido al mal estado de las unidades y a la antigüedad de la flota.



## M.E.M.R.A.

El viernes 12, en la **Casa del Delta**, en El Tigre (donde "El Chino" Barroso hizo las veces de delegado sindical) se realizó una asamblea para la elección del nuevo consejo directivo de la Agrupación M.E.M.R.A. Alrededor de 500 trabajadores provenientes de las seccionales **San Nicolás, San Pedro de Capital y Provincia de Buenos Aires** y los **Depósitos Fiscales** de ambas provincias participaron. Cada uno de los delegados zonales expuso el motivo de la presencia del área representada. Luego de un breve pero intenso recorrido histórico – los fundamentos de la agrupación – se procedió a la elección del nuevo consejo. Finalmente se dio a conocer el documento aprobado en la **Asamblea Nacional** de la Agrupación M.E.M.R.A.

*"Los trabajadores de Marina Mercante, militantes todos de la Agrupación M.E.M.R.A., expresamos nuestro apoyo a las decisiones de autoridades nacionales y seccionales a todos los niveles. Este apoyo no es fruto de creer en meras promesas electorales. Nuestra postura es de firme apoyo a la incorporación a la **Lista Azul** de jóvenes representantes de todo el territorio marplatense por su lealtad hacia los trabajadores."*

*Por otra parte, es bueno recordar que el **M.E.M.R.A.** no es un rejunto de impulsores de años donde hemos transitado junto a nuestros trabajadores y dirigentes, sino que es un consejo que representa a la marina Mercante, las luchas por sostener entonces las conquistas que se han logrado."*

*Claro que queda mucho por hacer, pero esos hechos concretos de los que hablamos en esta oportunidad están allí: la mayor cantidad de convenios y acuerdos salariales firmados en la historia de la agrupación en cada conflicto que se presentara y el superávit de 3 millones de pesos en el último año. Estos hechos son el resultado de la reconstrucción a nuevo de nuestro hotel en Villa Gesell. Sabemos que los trabajadores no pierden la memoria aunque unos pocos pierdan la memoria. Por eso nosotros habremos elegido aquel consejo que representa a los trabajadores mejor que decir es h..."*

## EL 1º DE JUNIO



## LISTA AZUL

...ces de anfitrión, se presentó la **Lista Azul** de la **AAEMM** que será el color elegido por el... las próximas elecciones.

**Pedro, Campana, Zárate, Corrientes, Santa Fe, Rosario, Puerto Madryn**, las **Terminales**... los distritos, fueron – entre otros – los que colmaron las instalaciones del lugar.

...presentada y finalmente el Secretario General del gremio, **Víctor Raúl Huerta**, explicó –... entos básicos por los cuales iban a participar en los próximos comicios.

...el **Movimiento de Empleados Marítimos de la República Argentina**, que transcribimos... textual:

**M.R.A-LISTA AZUL**, declaramos una vez más nuestro apoyo de siempre en estas elec... los candidatos de cada una de las listas de nuestro movimiento.

...ra se basa en los hechos concretos que avalan la trayectoria de nuestros dirigentes y la... nacional y sus distintos sectores, que tan bien han cumplido con su rol de delegados con... dores y el Sindicato que representan.

...provisados oportunistas que salen ahora a presentarse en sociedad. Tenemos una histo... las luchas más duras contra la ola privatizadora de la década pasada que afectó grave... se perdían y aquellas luchas donde comenzamos – desde el 2003 – a recuperar parte de... perdido.

...nos y que nos llevan a seguir renovando nuestro voto de confianza en la Lista Azul están... de nuestra organización ; la defensa irrestricta de los derechos de nuestros compañeros... mo ejercicio anual. La adquisición del nuevo edificio para la Sede Central de **AAEMM**, la... ell, la recuperación de la **Obra Social** y muchas cosas más...

...dan la vergüenza eligiendo el camino de la mentira. Cuando las urnas digan la verdad,...

...nos legó ese querido líder al que ellos no reconocen:

...hacer, mejor que prometer es realizar.”

## VOTE LISTA AZUL

**E**n nuestra edición del mes de octubre de 2009, el compañero **Eduardo Villaverde**, **Secretario Gremial de la A.A.E.M.M.**, escribió un extenso y profundo – en su contenido – artículo que tituló **“ELMA DESAPARECIDA... Memorias de una náufraga olvidada”**. Hoy, seis meses después, el periodista y editor del **Suplemento de Comercio Exterior del diario La Nación**, en su columna de opinión, vuelve sobre el tema con información propia. Nosotros decidimos reproducir el artículo del diario e invitamos a las compañeras y compañeros que reciben la revista, a releer el texto de **Villaverde**.

## LA NACION

Comercio Exterior

Puerto franco

### La evocación, o de cómo sacar a ELMA del ostracismo

Por Emilano Galli

Es cada vez más verosímil la hipótesis de que los funcionarios que se desempeñan en las áreas de puertos, vías navegables y transporte marítimo, bajo el signo K, sueñan con desempolvar manuales y resoluciones encajonadas con ampuloso encabezados, que hincha de orgullo el pecho de algunos y es una mochila de cemento para otros. El texto que les gustaría reescribir dice más o menos así: reserva de cargas; fondo de la marina mercante; línea de bandera nacional. Con mente preclara, le ponen el siguiente número al negocio: 5000 millones de dólares. Es lo que pagan las cargas argentinas en concepto de flete. Desde la Dirección Nacional de Transporte Marítimo se extendió algo así como una invitación a los armadores nacionales a proponer alternativas de promoción que cimienten las bases para que la bandera nacional recupere protagonismo. Sobre todo en el transporte de cargas con Brasil. Para estimular el ejercicio intelectual de los armadores, la dirección confesó su pensamiento: importar buques usados (viejos) sin arancel. Para completar, secretarios, subsecretarios y directores, en un rapto de corajuda arrogancia, avanzan (por ahora en borradores) con proyectos de reservas de carga. Para la exportación. De granos. La irascible industria naval, con sus trabajadores adentro, tiene que decidir si creerle o no al subsecretario que les garantiza que la promoción arancelaria abarcará barcos que aquí tienen limitación para construirse en el país: portacontenedores y graneleros. Los brazos K en la arena marítima y portuaria evocan una y otra vez a ELMA. Y en su evocación hacen lo posible para sacarla del ostracismo.

# ACUERDO ENTRE EL SAON Y EL SOIN



El Sindicato Argentino de Obreros Navales y Servicios de la Industria Naval de la República Argentina (S.A.O.N.S.I.N.R.A.) y el Sindicato Obrero de la Industria Naval (S.O.I.N.) culminaron el 2009 con la firma de un **importante acuerdo** para el desarrollo del trabajo conjunto de ambas ramas. El anuncio fue realizado en una reunión en la que participaron los representantes de ambos gremios y un importantísimo grupo de trabajadores, como así también representantes de las empresas directamente ligadas al sector y miembros del **Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social**.

Para obviar interpretaciones que puedan llegar a confundir, decidimos transcribir el acta para que cada uno saque su propia conclusión.



*Funcionarios del M.T.E.y S.S., empresarios y compañeros de los dos sindicatos en el acto de la firma del acuerdo*

# ACTA DE RECONOCIMIENTO MUTUO Y DE COMPROMISO DE TRABAJO EN COMÚN

En la Ciudad de Buenos Aires, a los 17 días del mes de diciembre de 2009, se reúnen, el SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES Y SERVICIOS DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (S.A.O.N.S.I.N.R.A.), Asociación Sindical de 1º Grado, con Personería Gremial Nº 344, con domicilio en la calle Juan de Dios Filiberto 914 de la Ciudad de Buenos Aires; representada en este acto por Cayo Ayala, en su carácter de Secretario General, Juan Antonio Speroni, en su carácter de Secretario Adjunto; Roberto Sánchez, en su carácter de Secretario de Hacienda y Finanzas; Aristides Vega, en su carácter de Pro-Secretario de Hacienda y Finanzas; Ramón Ángel Gómez, en su carácter de Secretario de Actas; Edgardo Norberto Osiel, en su carácter de Pro-Secretario de Actas; Carlos Ernesto Santillán, en su carácter de Secretario de Organización y Asuntos Gremiales; Walter Daniel Castro, en su carácter de Pro-Secretario de Organización y Asuntos Gremiales; Héctor Miguel Veliz, en su carácter de Secretario de Acción Social; Ítalo Daniel Carrizo, en su carácter de Pro-Secretario de Acción Social; Jorge Alberto Ayala, en su carácter de Secretario de Prensa y Propaganda; Salvador Benítez, en su carácter de Vocal Titular 1º; Hugo Daniel García, en su carácter de Vocal Titular 2º; y Raúl Atilio Ulibarri, en su carácter de Vocal Titular 3º; con el patrocinio letrado del Dr. Gregorio Jorge María Pérez; y el SINDICATO DE OBREROS DE LA INDUSTRIA NAVAL (S.O.I.N.); Asociación Sindical de 1º Grado, con Personería Gremial Nº 42, con domicilio en la calle Chacabuco 528, Ciudad de Tigre, Partido de Tigre, Provincia de Buenos Aires, representado en este acto por Alfredo Leopoldo Bazzan, en su carácter de Secretario General; Hugo Garro, en su carácter de Secretario Adjunto; Emilio Lencina, en su carácter de Secretario Gremial; Elsa María Velasco, en su carácter de Tesorera; Alberto Meoniz, en su carácter de 1º Vocal Titular; Raúl Zárate, en su carácter de 2º Vocal Titular; Juan Carlos Mayorga y en su carácter de 3º Vocal Titular; con el patrocinio letrado del Dr. Gustavo Das Pedras; acuerdan la suscripción del presente, sujeto a las siguientes cláusulas y condiciones:

Exordio: Las entidades sindicales que suscriben el presente coinciden en la necesidad de comenzar a transitar un camino que procure eliminar y resolver los conflictos de representación que entre las citadas organizaciones sindicales se han venido dando durante los últimos años. Coinciden, además, en que la cohesión de ambas, generará las bases que puedan llevar adelante una política nacional de dignificación laboral en los Astilleros y Talleres Navales argentinos, requiriendo tal circunstancia como punto de partida que las entidades sindicales signatarias zanjen sus diferencias y de tal modo que comiencen a transitar el camino de consolidación y el desarrollo de la Industria Naval a lo largo y a lo ancho del país, significando esto la única garantía de la implantación de la justicia social y del marco de la ley para todos los trabajadores navales de nuestra república. Coinciden, asimismo, que las diferencias que pudieran plantearse con relación a los ámbitos representativos deben discutirse, intentar, y ser resueltas a través del diálogo, y sólo en última instancia, a través de los mecanismos legales administrativos y judiciales previstos en la normativa vigente.

PRIMERO: Las partes asumen el compromiso, a partir del presente, de petitionar a las autoridades para que se generen los instrumentos que el Sector necesita para su desarrollo, a saber: a) Sanción de la Ley de Transporte por agua e Industria Naval, marco normativo que debe tratar en conjunto, como un sistema integrado, el transporte fluvial y marítimo y el desarrollo industrial del sector, como fuente de trabajo y producción. b) Financiamiento para mejoras estructurales y tecnológicas del sector y para renovación de la flota marítima, fluvial y pesquera; y el cumplimiento irrestricto del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de los Buques (MARPOL 73/78), que exige la construcción de Barcasas y Buques Tanque con doble casco; c) Prohibición de importación de embarcaciones y artefactos navales usados; y d) Jerarquizar dentro de la estructura del Estado, la autoridad de aplicación del sector de la Industria Naval.

SEGUNDO: Las partes acuerdan establecer una Comisión Permanente integrada por representantes de las dos Organizaciones Sindicales, para coordinar los cursos de acción para defensa del sector mediante el ejercicio del derecho de petitionar ante los poderes del Estado.

TERCERO: Las partes reafirman, además, su compromiso de luchar en conjunto, para la definitiva solución del grave problema que aqueja a los trabajadores que se desempeñan para las denominadas empresas de servicios eventuales, de manera que los mismos vean restituidos sus derechos y su igualdad laboral y salarial; como así también la aplicación por parte de las mismas de la Convención Colectiva de Trabajo aplicable a los Obreros Navales y la eliminación de toda forma de trabajo que implique la registración irregular de la relación laboral de los mismos con las citadas empresas.

CUARTO: Las partes coinciden y reafirman su compromiso de concertar en el futuro un convenio marco para los Trabajadores Navales representados por ambas Organizaciones Sindicales, que establezcan tanto las condiciones de labor como las condiciones salariales, bajo el principio de igual remuneración por igual tarea y homogenización de las categorías de los mismos, entendiendo que esta forma constituye un medio imprescindible para combatir la ilegalidad y arbitrariedad con la que actúan algunas empresas, a pesar de hallarse comprendidas en las personerías gremiales de los sindicatos que suscriben la presente; del mismo modo, ambas partes se comprometen en esta inteligencia a combatir la modalidad conocida como trabajadores que se encuentran "fuera de convenio", reafirmando además, el compromiso mutuo de luchar para que la totalidad de los trabajadores que gocen de la representación del marco normativo, legal y convencional que corresponda a las organizaciones sindicales que suscriben el presente, impidiendo intromisiones que organizaciones sindicales que nada tienen que ver con nuestra actividad.

QUINTO: Las partes ratifican y coinciden en la reafirmación que el trabajo de ambas constituye una herramienta sindical superadora para todos los Trabajadores Navales de nuestro país, comprometiendo de esta manera el trabajo mancomunado, solidario y conjunto, considerando el lema "Trabajo digno en los Astilleros y Talleres Navales", sea una realidad en todos los rincones de nuestra patria.

SEXTO: Las partes afirman y sostienen el modelo sindical argentino vigente; el cual halla sustento legal en la Ley 23,551 y su Decreto Reglamentario; comprometiéndose a tomar todas las medidas que sean necesaria para detener la embestida contra el mismo, cimentada desde el Poder Judicial de la Nación.

Se firman tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad y fecha indicados en el encabezamiento, dejando constancia de que cada parte hace retiro de su ejemplar.



# Nuevas autoridades

Se llevaron a cabo las elecciones de los compañeros estibadores portuarios en el local de la FeMPINRA (Alem 254) en la ciudad de Zárate y resultó ganadora la **Lista Azul y Blanca del Sindicato Portuarios Argentinos – Puertos del Bajo Paraná y Delta del Paraná** que postulaba al compañero **Héctor Eduardo Rojas** al cargo de **Secretario General** que tendrá vigencia de mandato en el período comprendido entre el **21 de diciembre de 2009 hasta el mismo día del año 2013**. Publicamos, además, la nómina completa y los cargos que ocuparán cada uno de los compañeros que integraron la lista ganadora.



El nuevo Secretario General de la seccional Delta y Bajo Paraná .

**SINDICATO UNIDOS PORTUARIOS ARGENTINOS  
PUERTOS DEL BAJO PARANA Y DELTA DEL PARANA**  
Elección de integrantes del Consejo Directivo,  
Comisión Revisora de Cuentas y Delegados Congressales  
21 de Diciembre de 2009

## LISTA AZUL y BLANCA

**15 DE JULIO**  
Período de mandato 21/12/2009 al 21/12/2013

**CONSEJO DIRECTIVO**

- 1) UN (1) SECRETARIO GENERAL: **Héctor Eduardo Rojas**
- 2) UN (1) SECRETARIO ADJUNTO: **Carlos Antonio Aquino**
- 3) UN (1) SECRETARIO GREMIAL: **Cristian Raúl Casas**
- 4) UN (1) SECRETARIO DE ORGANIZACION: **Juan José Rodríguez**
- 5) UN (1) SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACION: **Diego Fernando Casas**
- 6) UN (1) SECRETARIO DE ACTAS Y MEDIOS DE COMUNICACION: **Mauro David Figueroa**
- 7) UN (1) SECRETARIO DE ACCION SOCIAL, CULTURA Y CAPACITACION: **José Luis Mouzo**
- 8) UN (1) VOCAL TITULAR PRIMERO: **Raúl Ricardo Jesús Loiza**
- 9) UN (1) VOCAL TITULAR SEGUNDO: **Juan Antonio Bogao**
- 10) UN (1) VOCAL TITULAR TERCERO: **Daniel Fernando Saez**

**COMISION REVISORA DE CUENTAS**

**REVISORES DE CUENTAS TITULARES:**

- 1) UN (1) REVISOR DE CUENTAS TITULAR PRIMERO: **José Luis Medina**
- 2) UN (1) REVISOR DE CUENTAS TITULAR SEGUNDO: **Ernesto José Osorio**
- 3) UN (1) REVISOR DE CUENTAS TITULAR TERCERO: **Pedro Pablo Paolin**

**REVISORES DE CUENTAS SUPLENTES:**

- 1) UN (1) REVISOR DE CUENTAS SUPLENTE PRIMERO: **Gerardo Alberto Rojas**
- 2) UN (1) REVISOR DE CUENTAS SUPLENTE SEGUNDO: **Ernesto Ismael Praudijen**

**DELEGADOS CONGRESALES**

**DELEGADOS CONGRESALES TITULARES:**

- 1) UN (1) DELEGADO CONGRESAL TITULAR PRIMERO: **Héctor Eduardo Rojas**
- 2) UN (1) DELEGADO CONGRESAL TITULAR SEGUNDO: **Cristian Raúl Casas**
- 3) UN (1) DELEGADO CONGRESAL TITULAR TERCERO: **Diego Fernando Casas**

**DELEGADOS CONGRESALES SUPLENTES:**

- 1) UN (1) DELEGADO CONGRESAL SUPLENTE PRIMERO: **Carlos Antonio Aquino**
- 2) UN (1) DELEGADO CONGRESAL SUPLENTE SEGUNDO: **Juan José Rodríguez**
- 3) UN (1) DELEGADO CONGRESAL SUPLENTE TERCERO: **José Luis Mouzo**



Los medios luego de las elecciones entrevistando al Secretario General **Cayo Ayala**, al Secretario de Finanzas **Roberto Coria** y al nuevo secretario electo **Héctor Eduardo Rojas** .

## El Gobierno analiza intervenir la principal naviera argentina

Con el ingreso en Maruba, busca captar una parte del transporte internacional de granos

El Gobierno estudia la posibilidad de intervenir en el mercado del transporte internacional de graneles (granos y otras commodities), con lo que apunta a fortalecer la alicaída marina mercante argentina y reestructurar la línea de bandera nacional en los buques.

Para ello, no descarta instrumentar una reserva de cargas del orden del 10% para la exportación de granos, en principio, y participar así en el flete que genera el transporte de las materias primas, calculado según fuentes privadas en más de US\$ 5000 millones.

Evalúa, además, permitir el ingreso de buques usados, con arancel cero, para poner en marcha el proyecto de hacer ondear el pabellón nacional en el transporte marítimo.

Este plan, cuya elaboración y redacción lleva más de dos meses en un marco de negociación hermética, tiene como actores principales a la casi totalidad del movimiento sindical fluvial, marítimo y portuario; a la Secretaría de Transporte, por intermedio de su Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y a Maruba, la única compañía de bandera nacional que brinda servicios internacionales (y que es la que mayor mano de obra emplea), que sería el vehículo que propiciaría el proyecto oficial.

Fuentes del mercado confirmaron a LA NACION que Maruba enfrenta deudas millonarias con sus proveedores. Es que 2009 fue el peor año para la industria naviera mundial, con pérdidas superiores a los 20.000 millones de dólares debido al fuerte impacto que la crisis generó en el comercio internacional de mercaderías. Maruba, como la gran mayoría de las empresas marítimas, no pudo escapar a la crisis financiera, que la encontró con contratos caros de bodega en buques de terceras compañías, y con charteo de buques a largo plazo.

### La visión desde el exterior

Sólo las publicaciones extranjeras (muchas de ellas citan en off the record a fuentes de la empresa) dan cuenta de cuál sería la ingeniería financiera y societaria a la que llegarían el Gobierno, los sindicatos y la dirección de Maruba para crear lo que podría convertirse en una compañía marítima nacional de capitales mixtos. Por ejemplo, la publicación noruega TradeWinds indica que el pasivo de Maruba asciende a US\$ 30 millones, en tanto, la británica Lloyd's List afirma que llega a 50 millones. Seatrade Asia, por su parte, destaca que Maruba se encuentra "en los tramos finales de un acuerdo con el gobierno de Cristina Kirchner y el poderoso Sindicato Obreros Marítimos Unidos [SOMU], para que el gremio se quede con un 35% de la empresa, mientras que inversores privados obtendrían otro 25 por ciento".

La empresa, propiedad de la familia Rodríguez, se quedaría con el 40% restante del paquete accionario y con la dirección de la nueva compañía.

Fuentes especializadas del mercado creen que el ingreso del Gobierno normalizaría el golpeado flujo de caja del armador nacional.

LA NACION intentó confirmar esta posible intervención en Maruba tanto con su vicepresidente,

Gustavo Rodríguez, como con el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján, pero no obtuvo respuesta. Lo mismo sucedió con los principales referentes gremiales.

Los sindicatos presionan con la posibilidad de recuperar participación en el mercado marítimo. En la navegación por la hidrovía Paraná-Paraguay, por ejemplo, sólo el 3% de las embarcaciones son de bandera nacional. El resto está en manos del pabellón paraguayo. En el tráfico internacional, el porcentaje se reduce a prácticamente cero. Tras la desaparición de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas, a principios de los 90, la marina mercante quedó diezmada. Y los sindicatos y algunos funcionarios del Gobierno miran cómo la cosecha de granos crece año tras año y sueñan con que los granos argentinos se transporten en barcos argentinos, embarcados por argentinos.

Los que golpean los despachos oficiales para tentar con la idea son Enrique Omar Suárez, del SOMU; Cayo Ayala, de la Federación Marítimo, Portuaria y de la Industria Naval; Marcos Castro, del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante; Juan Carlos Pucci, del Centro de Patronos de Cabotaje Marítimo, y Horacio Domínguez, del Centro de Jefe s y Oficiales Maquinistas Navales.

Emiliano Galli  
LA NACION



Aunque aún resta resolver la concesión de TPR

## El puerto de Rosario en busca de contenedores

**Pablo Ferrés**, quien fue recientemente designado al frente del **Ente Administrador Puerto Rosario (Enapro)**, es uno de los mayores especialistas portuarios de la Argentina.

Su profundo conocimiento del sector será sin dudas indispensable para enfrentar los problemas que hoy aquejan a este puerto y por lo que se observa, a priori, es su intención de mejorar el servicio y bajar las tarifas.. Ya se reunió con un grupo de diputados provinciales, opositores y del Frente Progresista interesados en conocer el estado del puerto local. El funcionario les trazó un muy duro diagnóstico, y un pronóstico muy poco alentador para el corto y mediano plazo.

“Arrancamos con un panorama muy complicado. Terminal Puerto Rosario (TPR), que venía siendo la concesionaria desde 2002, se desempeñó con varios tropiezos. De hecho, nunca tuvo un operador portuario, requisito indispensable e impuesto por el pliego de licitación. Tampoco efectuó obras ni mantenimiento de muelles. Una cuestión realmente muy negativa. Lo increíble del caso es que sin haber invertido en infraestructura, en el concurso preventivo denuncian deudas por \$150 millones que no tienen explicación”, es uno de los conceptos que le confió a mediados de marzo al periodista **Agustín Barletti**.



La Sindicatura que opera en la convocatoria de acreedores de **Terminal Puerto Rosario (TPR)** elevó ayer a la jueza que lleva adelante el proceso concursal, **María Andrea Mondelli**, el informe que pasa en limpio los reclamos presentados

por los acreedores de la concesionaria del puerto rosarino. El informe registró una deuda en condiciones de ser reclamada por una cifra cercana a los 85 millones de pesos. El monto es cercano al que estimó la propia TPR cuando se presentó en convocatoria y es menos de la mitad que la suma de los reclamos presentados por unos 200 acreedores.

El informe deberá ser ahora evaluado por el juzgado de primera instancia civil y comercial número cuatro y recién después la jueza del concurso resolverá si mantiene la medida cautelar que le permite a **Terminal Puerto Rosario (TPR)** seguir al frente de la concesión de la terminal multi-propósito. Actualmente TPR tiene 300 estibadores en relación de dependencia, casi 400 eventuales y otros 2500 dependen del puerto de manera indirecta.

Mientras tanto, la concesionaria - ahora en manos de la firma **Sanan** - llegó a un acuerdo con **Aotsa**, empresa vinculada con la cerealera **Vicentín**, por quedarse con la mayoría accionaria.

“Estamos en conversación con Aopsa pero hoy no le dan los números. Tendrían que capitalizarse, cosa que hasta ahora no habían querido hacer. La mejor solución para todos pasa por salvar esta concesionaria. Si Vicentín está efectivamente detrás de Aotsa, queremos que ponga la cara en la concesión e invierta en las cosas que hay que hacer y nos traiga un operador de containers para poder contar con una operación de nivel mundial”, aseveró Ferrés.

Mientras tanto, desde el **Enapro** se lleva a cabo una auditoría para ver el estado de los muelles. También se realizan controles contables, jurídicos y de medio ambiente. “Vamos a auditar cómo están operando en su relación con los clientes. El puerto tiene un apoyo muy interesante de parte de **Mediterranean Shipping (MSC)**”, recalzó el funcionario.

Asimismo, agregó: “Tenemos que ir en dirección a los contenedores. Las operaciones deben mejorar. Si el cliente no está conforme, tenemos que lograr que lo esté. MSC ha manifestado algunas preocupaciones por falta de máquinas y por baja productividad de la descarga. Veremos cómo encajamos esta situación”.

El modelo en el que se quiere reflejar en el **Enapro** es el del puerto de **Montevideo** o el de **Valparaíso**.

“La relación con el concesionario no ha sido fácil. Estaba acostumbrado a hacer las cosas y no participar en el Enapro. Nuestra función es conquistar cargas para el puerto, para lo cual tenemos que asegurar un buen funcionamiento. Se hará lo posible para ayudar al concesionario, pero, también, exigiendo calidad de servicio, y buenas tarifas. Hay un mercado impresionante. Todo el norte está pasando por Rosario”, recalzó Ferrés.

Según la visión del titular del **Enapro**, Rosario debe posicionarse como el gran puerto que fue. En ese sentido, dijo: “A principio del siglo XX fue un puerto fabuloso y después fue cayendo. Nosotros necesitamos ser amigables con las líneas portacontenedores para que ellas manden sus feeder a levantar carga aquí”, culminó.

## Un nuevo depósito fiscal

Portar S.A, la empresa local que forma parte del Grupo Logic (conformado por empresas del interior argentino vinculadas al mercado agro exportador) consiguió la habilitación oficial para funcionar como depósito fiscal.

Desde el 28 de enero la ciudad cuenta con una nueva zona operativa habilitada para almacenamiento de mercadería, realizar operaciones aduaneras o ejercer el control aduanero hasta tanto de concrete el embarque.

El parque logístico está ubicado en Rosario, en un predio de 35.000 metros cuadrados sobre la Avenida Circunvalación y Jorge Newbery, y cuenta con una capacidad de operación de 15.000 metros cuadrados.

El nuevo depósito cuenta con cuatro dársenas para atraque de ocho camiones, seis puentes grúas pórticos con capacidad de 25 toneladas, básculas fiscal de bultos mayores hasta 80 toneladas, edificio de oficinas en áreas internas y externas, nueve portones de acceso a galpones y

tres al predio. Entre los servicios que brinda Portar con su nuevo depósito fiscal se cuentan: provisión de maquinaria acorde a cada operatoria (Autoelevadores 1.8Tons, Autoelevadores 2.5Tons, Autoelevadores 5.5Tons, Puentes grúas 25Tons, Puentes grúas 13Tons, Puentes grúas 4Tons); almacenaje (control de Stock/Inventario, preparación de pedidos, rotulación y etiquetado, re-trabajos en áreas especiales y embalaje de todo tipo); transporte de mercaderías (medios de transportes dedicados 360 Días/Año, operatorias programadas y operatoria críticas); seguridad patrimonial e higiene (red de Incendio Certificada, control por Imagen).



Fuente: punto biz

# Terminal ferro portuaria en Puerto Ibicuy



que llegan hasta el lugar, obra ya terminada.

Cabe recordar que el acceso asfaltado comprende el subtramo 2 sobre la ruta provincial 45, desde el Paraje Roldán hasta Ibicuy en 21,11 kilómetros, incluyendo también la construcción de tres puentes ya ejecutados.

La obra tiene un plazo de ejecución de 30 meses y un avance del 67 por ciento, se estima su culminación para septiembre y fue adjudicada a la Unión Transitoria de Empresas conformada por las firmas José Eleuterio Pitón SA, Lemiro Pablo Pietroboni SA y Construcciones Dos Arroyos SA.

## Inversión privada

Por parte del sector privado, se están ejecutando las obras preliminares para la localización de una terminal de trasvasamiento, que servirá tanto para descarga de barcazas como de buques de mineral de hierro provenientes de Brasil.

Esta estructura -que lleva adelante una Unión Transitoria de Empresas conformada por Argenmar y Sasa- prevé una inversión total de 22.583.689 pesos y va a permitir la circulación de 1.200.000 toneladas anuales de trasvasamiento de mineral de hierro con acopios importantes y una estructura específica para ese trabajo en el puerto.

El plazo para la culminación de la obra es de 12 meses en diferentes etapas, rea-lizándose en estos días la limpieza del terreno y el cercado de la obra.

## Desarrollo portuario provincial

A su vez, desde el Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos (IPPER) se está trabajando a través de un convenio que se hizo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el marco del proyecto de "Fortalecimiento de la infraestructura entrerriana de apoyo a la producción".

En ese proyecto existe un subprograma de "Infraestructura portuaria", que implica una inversión total de 1.200.000 dólares: esto significa realizar estudios particulares para la planificación estratégica, la gestión portuaria y la puesta en valor de cada uno de los puertos provinciales.

## El dato

Actualmente, Entre Ríos cuenta con cuatro puertos, entre los cuales Ibicuy, es el de mayor calado natural y ubicación estratégica, ya que la provincia se convierte en un canal obligado para la carga mesopotámica al contar con las profundidades marinas que permiten el ingreso de los grandes buques ultramarinos a los puertos de Ibicuy y Diamante. Según el informe de la Oficina de Prensa de la gobernación se hizo el dragado del acceso al puerto y del pie de muelle para dejarlo a 35 pies de navegabilidad aproximadamente, profundidad importante teniendo en cuenta que con ello se habilita la posibilidad para la entrada de buques de ultramar y buques panamax.

Durante el año pasado se exportaron por el puerto de Ibicuy 92.434,427 toneladas de granos en bolsas de 50 kilos, en su mayoría arroz, duplicando la actividad registrada en 2008 que fue de 43.130,59 toneladas de exportación.

Los buques más grandes que atracaron allí durante 2009 tenían capacidad para 30 mil toneladas aproximadamente, con lo cual, teniendo en cuenta que cada camión transporta un máximo de 50 toneladas, la exportación requirió el trabajo de entre 450 y 600 camiones por buque.



## Más luces en el puerto



El Puerto de Buenos Aires anunció la iluminación de un 100% más de los accesos portuarios a las terminales. Los trabajos buscan mejorar la iluminación de las calles de acceso a las terminales portuarias y consisten en la provisión e instalación de 61 columnas metálicas para iluminación, de 12 metros de altura, con lámparas de sodio de alta presión de 2 x 250 W y se ubicarán distanciadas entre 25 a 30 metros, respectivamente.

Las luminarias estarán dispuestas en 40 columnas en Acceso Avenida Quartino (Terminales Río de la Plata SA); seis columnas en Acceso Maipú (Terminal de Cruceros); 15 columnas en Acceso Wilson (Terminal 4 y Terminal Bactssa).

La Administración General de Puertos destinará cinco meses a la duración total de la obra. La empresa adjudicataria del llamado a licitación para esta obra es la firma Lesko Sasifia.

## EL SOMU Y LOS FRESQUEROS MARPLATENSES: NUEVO CONVENIO DE TRABAJO.

La flota fresquera marplatense, representada por las cámaras empresarias-Caabpa y Caipa-y sus marineros nucleados en el **Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)**, celebraron la firma de un nuevo **Convenio Colectivo de Trabajo** luego de 34 años de espera.

El sector tuvo un convenio en el año 1975 de corta vigencia, porque fue suspendido urante la dictadura militar iniciada en 1976. Desde aquel entonces la actividad se regía básicamente, por la Resolución N° 5 / 91 del **Ministerio de Trabajo** y por innumerables actas acuerdo. La firma del nuevo convenio fresquero se realizó el viernes 12 de marzo en la sede del **Ministerio de Trabajo de la Nación**. En representación del **Gobierno Nacional** estuvieron el **Ministro de Trabajo de la Nación, Dr. Carlos Tomada**, la viceministro **Noemí Rial**, el ministro de Agricultura **Julián Domínguez** y el Subsecretario de Pesca **Norberto Yahuar**. Por el sector empresario asistieron los dirigentes de las cámaras pesqueras firmantes, **Caipba y Caabpa**: el **Dr. Emilio Bustamante, Darío Socrate, Mariano Pérez, Alberto Castro Arán, Luis Ángel Fernández, Alberto y Procella "Pipo" Ramasci**, entre otros. Y por la parte sindical participaron representantes de los gremios de **Capitanes, Maquinistas y del SOMU** de todo el país encabezados por su secretario general, **Enrique Omar Suárez**.

En su discurso el Ministro de Trabajo de la Nación, **Carlos Tomada**, Reconoció que no creyó jamás poder llegar este momento histórico dado que pasaron 34 años de idas y vueltas. El funcionario nacional destacó especialmente la intervención del **Subsecretario de Pesca Norberto Yahuar** quien actuó como mediador en las negociaciones del nuevo convenio, velando por el cumplimiento de las leyes laborales vigentes.

El secretario general del **Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)**, **Omar Suárez**, también se refirió a la actuación del Subsecretario de Pesca, calificando su intervención como "clave" para este logro. *"El compañero Yahuar cumplió todo lo prometido cuando hace meses nos dijo que trabajaría para que los marítimos tuviésemos nuestro convenio. Los trabajadores debemos saber que si nos mantenemos unidos y tenemos nuestros objetivos claros, podemos hacer valer nuestros derechos, como ahora, que estamos torciendo la voluntad de una patronal que durante décadas que se negaba a firmar un convenio colectivo de trabajo como Dios manda "*, afirmó .-

ESTIMAN QUE EN MAYO TERMINARÁN LAS AMPLIACIONES

## El puerto de Caleta Paula quiere ser el primer astillero de la Argentina

Las obras consisten en la mejora y desarrollo de la actividad naviera que se realiza en el puerto, que hoy repara barcos de pequeño y mediano porte.

Hay una firme tendencia a incentivar la industria naviera en Santa Cruz. Por esa razón se busca mejorar cada día la capacidad operativa del puerto de Caleta Paula. Así se refirió el ingeniero **Juan José Chiappino**, coordinador general de la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz. Se estima que luego de las ampliaciones que se están realizando, será el segundo astillero de la Argentina.

*"La actividad portuaria es muy importante en Santa Cruz, año a año se busca diversificar la economía del sector, con el fin de evitar que dependa únicamente de la industria pesquera. En ese contexto, es que se realiza la ampliación del puerto de Caleta Paula, uno de los más jóvenes de la provincia. Si bien fue inaugurado en 1998, de forma inmediata debió comenzar a expandirse dada la necesidad de la industria en la zona norte de la provincia"*, señaló **Chiappino** en declaraciones a la prensa.

Se espera que la ampliación sea culminada entre abril y mayo próximos. Las obras consisten en la mejora y desarrollo de la actividad naviera que se realiza en el puerto, que hoy repara barcos de pequeño y mediano porte. *"El funcionamiento hoy es para la puesta en seco de buques de menor envergadura, buques pesqueros, embarcaciones, algún tipo de remolcador y embarcaciones de la Prefectura permanentemente se reparan, además de otros buques pesqueros también"*, explicó el directivo, y agregó que en los últimos años el astillero *"ha tenido ocupación plena"*.

*"Podemos decir que en los últimos seis años el número que teníamos hasta hace unos meses atrás era del orden de unos 250 buques que ya se habían reparado, todo tipo desde pesqueros chicos, lanchas de la flota amarilla hasta remolcadores del tipo off shore, incluso buques poteros de hasta 55 o 60 metros de eslora"*, dijo el **coordinador general de la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz**.

*"Aspiramos a ser el segundo puerto del país"*, teniendo en cuenta que *"esta obra está orientada al desarrollo pleno e intensivo de la industria naval, lo que significa no sólo la generación de puestos de trabajo sino también de verdadera riqueza para la provincia"*, continuó **Chiappino**.

*"Estamos convencidos que el astillero que ya se está construyendo en forma privada en el puerto de Caleta Paula va a ser el segundo en el país y con perspectivas que pueda convertirse en algunos años en el primero"*, señaló Chiappino, teniendo en cuenta que si bien el elevador de buques de Caleta Paula no tiene la capacidad operativa del primer puerto argentino, fue diseñado para atender a barcos de gran porte y *"para la puesta en seco de distintos artefactos navales como, por ejemplo, mono bolls o incluso plataformas off shore que pueda necesitar tanto su construcción como su reparación en seco"*.

Otro de los puntos que juegan a favor de este puerto santacruceño es el hecho que se convierte en el **único astillero de esta envergadura** en todo el sur argentino, ya que el más cercano está en Puerto Belgrano, pero *"tiene muchos años y no ha tenido el mantenimiento adecuado y además cuenta con un dique seco que no se usa por el elevado costo que tiene de operación"*, manifestó.

**Chiappino** también analizó la situación del puerto de **Punta Loyola**, el cual está bajo la órbita de la administración nacional. *"Este puerto está necesitando desde hace muchos años la renovación integral de su sistema de protección catódica, para evitar la corrosión de los pilares del muelle"*, afirmó y añadió: *"han pasado prácticamente 12 años que este muelle no tiene protección catódica y ello puede producir el colapso de la estructura"*.

Consideró que si bien *"es un muy buen puerto"*, por sus características no puede ser utilizado para la operación de buques mercantiles, ya que está preparado para buques de más de 160 metros de eslora.

# CICLO ELECTIVO 2010: GUARDAPOLVOS Y ÚTILES



Los gremios afiliados a la **FeMPINRA (Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval)**, como ocurre habitualmente al comienzo de cada ciclo lectivo, entregaron útiles y guardapolvos para los hijos de sus afiliados que cursen la escuela primaria.

Los trabajadores interesados en recibir este beneficio gratuito para sus hijos solo debieron - como requisito - acreditar su pertenencia a los gremios exhibiendo el carnet con su cuota sindical al día.

Los productos (guardapolvos, mochilas, cuadernos, lápices, lapiceras y toda la gama de útiles que integran la canasta estudiantil) fueron retirados de lunes a viernes de 10 a 16 horas en:

**AAEMM** Bartolomé Mitre 3776 ; **SCEP** Pinzón 1012/16 ;  
**SEAMARA** México 2183 ; **DRAGYBAL** Piedras 1693 y  
**SGYMGMRA** Alvar Núñez 226, todos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

*N.de la R.: consultar en cada uno de los gremios mencionados si todavía tienen productos en stock.*



# LA CGT EN EL VATICANO



Ocurrió a fines del 2009 pero la magnitud del acontecimiento mantiene vigente el hecho más allá de la fecha calendarial puntual. Y fue cuando Su Santidad, el **Papa Benedicto XVI** recibió a las presidentas de la Argentina y Chile – **Cristina Fernández de Kirchner y Michelle Bachelet** – en ocasión de conmemorarse el **25 Aniversario de la firma de Tratado de Paz y Amistad** entre ambos países. Fue en 1986 con la problemática del Canal de Beagle como eje central y la participación de los Cardenales **Antonio Samoré y Agostino Casaroli** por pedido del entonces sumo pontífice **Juan Pablo II**.

Entre los personajes que acompañaron a la **Cra. Presidenta de la Nación** lo hicieron los representantes de la **CGT**, el Secretario General **Hugo Moyano** y **Omar Viviani** (CATT) y **Juan Carlos Schmid** (Dragado y Balizamiento y Secretario General Adjunto de la **FeMPINRA**).

20 guardias suizos los recibieron en el Patio de San Damaso y por razones protocolares el acto central se realizó en la Sala Clementina de la Santa Sede con el único orador fue **El Papa**.

La delegación argentina también participó de la **reunión Cumbre en Estoril** donde fueron recibidos por el **Rey Juan Carlos** tal cual ilustra la foto que se publica acompañando a este texto.



# XIX SEMINARIO INTERNACIONAL



**E**n el Centro Argentino de Ingenieros (CAI), se realizó el XIX Seminario Internacional de Puertos, Vías Navegables, Transporte Multimodal y Comercio Exterior.

La apertura del encuentro estuvo a cargo de **Ariel Armero**, editor de Anuario Portuario y Marítimo, que junto a **Transport & Cargo**, fueron los responsables de la organización. A su vez, el presidente del CAI, **Luis Di Benedetto** dio la bienvenida a todos los participantes.

El panel inaugural fue integrado por el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, **Ricardo Luján**; el subsecretario de Actividades Portuarias de la Provincia de Buenos Aires, **Luis Abot** —en representación del gobernador bonaerense **Daniel Scioli**—; el presidente del Consejo Portuario Argentino, **Jorge Otharán**; el titular del Centro de Navegación de la Argentina, **Javier Dulce**; y el secretario general de la Prefectura Naval Argentina, **Juan Alfredo Rempell**.

Durante el discurso de inauguración oficial, **Luján** destacó, entre los proyectos y las iniciativas concluidas por la Subsecretaría que encabeza, la estructuración de las beses para la formulación del plan maestro del sistema de navegación frontal del río Paraná; la aprobación de la ampliación del dragado y balizamiento de Santa Fe al norte; la puesta en funcionamiento del material flotante de la Dirección Nacional de Vías Navegables; un convenio con Tandano SA para reparación; el dragado del riacho Barranqueras y en el Puerto de Mar del Plata.

*“Esto se logra gracias al esfuerzo mancomunado del trabajo del Estado con los actores privados y los trabajadores del sector”,* sostuvo el funcionario.



Por su parte, **Luis Abot** señaló la prioridad que tiene para la administración Scioli las políticas portuarias en la provincia. En ese sentido, elogió la calidad de los expositores en el Seminario, y la necesidad de buscar soluciones entre todas las partes.

A su turno, el titular del **Consejo Portuario Argentino** llamó al sector a posicionarse como “una región que es marginal en el comercio global en función de nuestra localización continental, pero que tiene una potencialidad que sólo los puertos pueden hacer ágil la salida de las mercaderías”.

Al respecto, sostuvo: *“Este es el escenario para poder compartir las síntesis o conclusiones y que deberíamos proyectar la participación del Consejo Portuario Argentino, cualquiera fueran sus autoridades, para ubicarlo en este enlace entre las autoridades públicas, las cámaras, la Prefectura Naval y, así, trabajar en conjunto. Hoy ya lo estamos haciendo”.*

*“La participación del sector público y los sectores empresariales pertinentes es fundamental para fomentar la eficiencia y la sustentabilidad de las infraestructuras y los servicios de transporte y comercio”,* dijo **Javier Dulce**.

Debido a la crisis internacional y la falta de inversiones, el ejecutivo hizo hincapié en llevar a cabo “un diálogo productivo”, a fin de lograr consensos, construcción y confianza entre las partes.

Por último, el secretario general de la **Prefectura Naval Argentina**, **Juan Alfredo Rempell**, en nombre del Prefecto Nacional Naval, prefecto general Oscar Adolfo Arce, recalcó la “incorporación tecnológica que hemos desarrollado en esta última década”. Asimismo, dijo que “la seguridad es una función indelegable del Estado”; y es por eso —afirmó— “la seguridad no puede ni debe ser nunca la variable de ajuste”.

# ... QUE TIENE UN PUERTO EN LA PUERTA

En diciembre del año pasado, el diario La Capital de Mar del Plata dio señales del avance de las obras de dragado que se habían iniciado en ese puerto al publicar esta noticia: el buque porta contenedores Alianca Neuquen, embarcación de más de 160 metros de eslora perteneciente a la empresa Hamburg Süd, ingresó al puerto local, donde cargará mercaderías de esta ciudad y la zona que tienen por destino el mercado internacional.



El amarre de este buque significó el regreso a esta terminal de las naves de mayor porte, posibilidad abierta a partir de las obras de dragado que, con financiamiento del Estado Nacional, lleva adelante el Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata desde mediados de 2009 en el canal de acceso secundario del puerto marplatense.

El Alianca Neuquén llegó procedente de Río Grande do Sul, Brasil y permaneció en la rada exterior durante las últimas 48 horas a la espera de condiciones meteorológicas ideales para iniciar las operaciones de ingreso al puerto. Objetivo que finalmente logró con apoyo de dos remolcadores.

Desde Hamburg Süd, firma que llevaba seis meses sin operar con el puerto local, - continúa la noticia en el matutino local - confirmaron que el Alianca Neuquén tendrá escalas frecuentes en la terminal marplatense, incorporada ahora a su ruta del Atlántico Sur que une a puertos de Brasil con los de la Patagonia argentina.

La embarcación tiene 162,3 metros de eslora y 7,40 metros de calado. Desde el Consorcio Portuario Regional confirmaron que, de acuerdo a los informes de la última batimetría realizada sobre el canal de acceso secundario, los avances de la obra de dragado en marcha permitan el ingreso de buques de hasta 165 metros de eslora y hasta 10 metros de calado.

Mientras tanto continúan las obras para recuperar profundidad y ancho de canal del puerto marplatense, tarea que se lleva adelante con la draga Mendoza 259-C. El plan incluye la remoción de unos tres millones de metros cúbicos, material que es retirado y arrojado en inmediaciones de Cabo Corrientes para que la deriva lo deposite en la costa y permita la re-

cuperación del ancho de playas en ese sector. Cabe recordar que Mar del Plata había recibido la draga 259 Mendoza para avanzar con las tareas de remoción de arena. Pero que al poco tiempo de su llegada a la terminal la draga se averió.

Poco tiempo después atracó el buque Falmouth, de la naviera Maersk, de 134 metros de eslora, que opera con frecuencia semanal en el puerto de Mar del Plata.

Amarró en la terminal 2 procedente de Montevideo para descargar 80 contenedores y llevarse otros 77, también con mercaderías de Mar del Plata y la zona", destacaron desde el Consorcio y agregaron: "el puerto marplatense suma así a su potencial de exportaciones un aporte a la operatoria con mercaderías ingresadas desde destinos internacionales, un camino que hace más de un año abrió la empresa local Cabrales, con importación de café, y continuaron otras de Mar del Plata y la zona con productos de variados rubros, entre ellos materias primas para plantas textiles que funcionan en esta ciudad".

La ciudad se vuelve a ganar así un lugar dentro de la programación de las operadoras del mercado del turismo marítimo, que tiene un tránsito intenso frente a estas costas pero que, hasta ahora, tiene sus escalas favoritas en Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia, puerto que suma 400 recaladas al año.

El primer inconveniente que parece salvado es el de las condiciones necesarias para el ingreso al puerto de buques de importante calado. La obra de dragado, que con financiación del Estado se lleva adelante desde mediados del año pasado, devolvió profundidad necesaria al canal de acceso para garantizar la navegabilidad de estos colosos que, en promedio, miden unos 200 metros de eslora (largo) y suelen transportar unos 1500 pasajeros.

El segundo paso es la generación de un espacio acorde para el desembarco de los pasajeros. Los últimos cruceros que llegaron aquí sufrieron la falta de infraestructura adecuada, con muelles destinados a la operatoria portuaria, donde padecieron falta de servicios mínimos, como transportes cercanos y ayuda para cambiar moneda extranjera.

Para este mes de marzo, se asegura que estará terminada la obra de pavimentación, iluminación y parquización de la Escollera Norte, con una inversión de más de seis millones de pesos. Allí, sobre uno de los extremos, está reservado un espacio de más de 300 metros de muelle, que se destinará a la ansiada terminal de cruceros.

Como cierre de este informe es muy importante volcar el resultado de la reunión que se

realizó en Buenos Aires, con la participación del Sub Secretario de Vías Navegables que dejó establecido que tras la salida de Maersk y Hamburg Süd, se logró un acuerdo para que la naviera de bandera nacional cubra la operatoria.

Maruba será finalmente la encargada de operar los contenedores en el puerto local, según el anuncio realizado por el **Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata**.

El presidente del Consorcio, **Eduardo Pezzati**, anunció que Maruba pondrá a disposición un buque con capacidad para cargar quinientos contenedores, que podría ser el "Aconcagua". La embarcación desarrollará una ruta con frecuencia semanal que unirá Mar del Plata con Montevideo, pero además con la opción de extenderla a Río Grande do Sul, Brasil, si la demanda lo requiere.

Sin embargo, habrá que evaluar - aún - si las condiciones del canal secundario soporta sin inconvenientes la entrada y salida del barco o si será necesario restringir la carga que egresa. Por otro lado, conviene tener presente que Maruba viene sufriendo problemas económicos, agravados en los últimos meses debido a la crisis financiera internacional.

De hecho, hace un tiempo la empresa decidió abandonar su entrada a Mar del Plata porque ya no le resultaba ventajosa para sus finanzas. Desde el Consorcio parecen tener conciencia de esto e intentarán darle rentabilidad a la escala local: "Vamos a incentivar a las empresas que no exportan por vía marítima a que lo hagan", anunciaron.

El acuerdo surgió de una reunión realizada - como está escrito líneas más arriba - en Buenos Aires, de la que participaron autoridades políticas y representantes de todas las partes interesadas. Entre ellos, estuvo el **subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján**, el **jefe comunal, Gustavo Pulti**, y el **presidente de Maruba, Gustavo Rodríguez**.



Además, se sumaron el **presidente de Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas, Oscar Fortunato** y su **par de la Cámara de Armadores, Darío Sócrate**, entre otros.

# Mesa de Gestión Portuaria

Luego de la reunión entre el intendente **Oswaldo Cáffaro** y los representantes de la **FeMPINRA** llevada a cabo a fines del 2009 se firmó una carta de intención con el fin de ejecutar una “Mesa de Gestión Portuaria”. La misma se oficializó con el Decreto 84/2010 del 2 de febrero y a partir de este mes de abril comienza su actividad práctica.

**E**l objetivo de esta **Mesa de Gestión Portuaria** es que el gobierno comunal trabaje conjuntamente con los gremios que integran la **Federación** en un espacio de construcción colectiva.



Los integrantes de la FeMPINRA (Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina) luego de salir de la reunión que mantuvieron con el titular de la Municipalidad de Zárate **Oswaldo Cáffaro** y con el Sub Secretario de la Producción **Gustavo Queralt**.

“Se trata puntualmente, de preocuparnos, las autoridades locales más todos los actores involucrados con la actividad logística portuaria, pensando en los recursos como un recurso de todos los habitantes de esta región que tienen la gran bendición de Dios de estar al lado de los ríos más importantes del planeta, en un lugar donde tenemos las profundidades suficientes y nos permiten desarrollar actividades económicas que pueden generar muchísimo impulso para toda la región, como es compartir a la Región Zárate- Campana en una plataforma de logística de excelencia”, señaló el subsecre-

tario de Producción y Desarrollo Económico, **Gustavo Queralt**.

En una nota que le realizó el diario El Debate, (de circulación local) destacó que “**la Federación fue muy oportuna y se acercó en el momento exacto porque nos interesa coordinar cómo pensamos todos juntos en el crecimiento y en el mejor desarrollo armónico y sustentable, y que conviva con todas las actividades que se desarrollan en las ciudades dentro de lo que es esta estrategia portuaria**”.

El funcionario se preocupó en destacar que “**tenemos que recordar que durante los ‘90, el Estado estuvo de espaldas con las privatizaciones, con la política neoliberal exageradísima. Y también le dio la espalda a los desarrollos portuarios como recurso de interés nacional**”.

**A nosotros, desde lo local, nos preocupa defender los recursos que son de los habitantes de este territorio, y la Federación también estaba preocupada por ello.**

**Entonces, estamos dándole forma más institucional a este espacio, al que esperamos que se sumen otros actores; no sólo los trabajadores sino también los puertos, la Cámara de Servicios Portuarios.**

**Con todos ellos hemos conversado, y es un proceso al que esperamos que de a poco se sumen para entre todos, ir pensando en cómo construimos un territorio cada vez mejor, con más futuro y más unidades para todos nosotros, que nos lo merecemos**”, aseguró.

Mencionó que esta mesa de trabajo, a la cual pretenden llegar y conformar, trabajará conjuntamente con la vecina localidad de Cam-

pana. Es así que en este marco, indicó: “**En realidad, lo que trataremos de llevar a cabo, es apuntar a los ejes que tengan que ver con el desarrollo de Zárate- Campana como una plataforma logística**”, y al respecto explicó que “**se trata del análisis del crecimiento del negocio portuario de importación y exportación de mercaderías por vía marítima a nivel internacional**”.



Oscar Lango, Juan Carlos Vega y Rodolfo “Fito” Cerroni

**Es una oportunidad que brinda la región en la que estamos, y entonces, a partir de ahí, empezar a impulsar en donde sea necesario, políticas que tengan que ver con aprovechar las oportunidades y las ventajas comparativas que tienen Zárate y Campana**”.

Por último el funcionario señaló que “**en principio, esto es un escenario de discusión y construcción y que va a tener infinidad de estrategias y alternativas en función del crecimiento y de mejorar las condiciones que ya de por sí, tiene Zárate**”.

## Exolgan incorpora dos super post panamax



Llegaron a la terminal de **Exolgan** las dos **Grúas Súper Post Panamax ship-to shore** de última generación que estarán operativas en mayo. Construidas por Liebherr en Irlanda, se desembarcaron del m.v. BBC Delaware, procedente del puerto de Fenit. Su peso es de 829 toneladas y cuentan con un outreach – proyección de la grúa sobre el espejo de agua – de 50,5 metros. Esto les permite lograr la descarga y carga de buques de hasta 19 contenedores de ancho. Además cuentan con un sistema “**twin-lift**” que permite levantar 2 contenedores de 20 pies al mismo tiempo, con una capacidad de izaje de 65 toneladas bajo spreader y de 75 toneladas de carga máxima bajo gancho.

«**Con esta inversión y la que implica la extensión de 400 metros lineales de muelle, Exolgan mejorará aun más su productividad. Esto se traduce en operaciones más rápidas, eficientes y seguras para nuestros clientes**», señalaron fuentes de la terminal.

**E**l período estival suele generar estos espacios de reflexión. Y los medios buscan el análisis sin prisa y la proyección sin pausa del pensamiento de los protagonistas que, desde sus distintos sectores, tuvieron y tendrán un rol protagónico en el marco de las negociaciones del sector.

En este caso, el Suplemento Transport & Cargo, que desde hace más de una década publica el diario El Cronista los días miércoles, le dedicó su espacio al pensamiento de nuestro Secretario General, Cayo Ayala, en una nota que se publicó el miércoles 3 de febrero y posteriormente entrevistó al Secretario General Adjunto, Juan Carlos Schmid, para abordar la problemática de la inversión para el dragado.

SEGÚN CAYO AYALA, SECRETARIO GENERAL DE FEMPINRA

## La marina mercante sostiene interesantes perspectivas

Inauguración de nuevos astilleros y acuerdos entre trabajadores y empresarios generan un clima positivo.

**Cayo Ayala**, secretario general de la **Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA)**, es optimista respecto al futuro del sector en los próximos años. Tras los cimbronazos de la crisis financiera internacional, Ayala entiende que llegó la hora de aunar esfuerzos desde todas las ramas que componen la actividad.

*“Es permanente nuestro reclamo y sugerencias al sector empresario a armonizar criterios y esfuerzos comunes con el campo laboral. Solo así podremos restituir el pleno protagonismo de nuestra área fluvial y marítima”*, dijo **Cayo Ayala** a Transport & Cargo. Como ejemplo concreto, Ayala mencionó un caso que no deja de asombrar por su eficacia. La unión del armador Argentina Consorcio de Cooperación Naviero con el astillero **Servicios Portuarios Integrados (SPI)** y los trabajadores afiliados a la **FeMPINRA** consiguió sortear todos los obstáculos que hoy padecen los que pretenden construir buques en el país. Con esta fórmula exitosa se construyeron seis unidades muy modernas para el transporte de combustible.

El gremialista también recordó el acto celebrado el pasado año con la presencia de la presidente **Cristina Fernández de Kirchner**. Allí SPI, inauguró un astillero para desarrollar su capacidad en la construcción de artefactos navales e, incluso, prestar servicios de reparaciones a la flota que opera en la zona. Las nuevas instalaciones están en la ciudad bonaerense de Campana.

Otro hito señalado por **Ayala** fue la reciente inauguración de un astillero en la localidad de Punta Alvear.

El proyecto consiste en fabricar en serie barcasas fluviales de 2.500 toneladas de capacidad a razón de una por semana. Una vez en régimen, podrá alcanzar hasta dos.

*“Este hecho fue más que importante, porque venimos renegando contra la bandera de conveniencia. Desgraciadamente hubo inversiones de capitales argentinos en Paraguay y Uruguay y reclamábamos no sólo la inversión sino el protagonismo de nuestros armadores, de la armonización de los marcos técnicos e institucionales y de nuestros empresarios. Cuando se anunció la construcción de éste astillero, analizamos el perfil de los inversores y nos pusimos a disposición de ellos. Por suerte, se concretó un astillero moderno, que verdaderamente cubrirá la demanda más urgente que pueda existir en la hidrovía y nuestros ríos, y esto nos llena de satisfacción. Creemos que nos está garantizando un polo productivo de industria naval en Rosario como no lo hemos tenido nunca”*, resaltó **Ayala**.

Para los próximos tiempos, desde la **FeMPINRA** hay gran expectativa respecto al interés mostrado por el gobierno de Venezuela para obtener la tecnología argentina de construcción de barcasas para transportar el petróleo extraído en ese país a través del río Orinoco.

### A futuro

*“Atento a la oportunidad que se presenta ya estamos en contacto con empresarios de transporte y autoridades ministeriales, con mucha seriedad y solidez. En la última reunión realizada, analizamos las herramientas que poseemos, la cantidad de operarios especializados en el sector para poner en marcha otra vez la escuela de capacitación y formación de oficios. Estamos ante una perspectiva de trabajo sólido para el país, porque es una inversión que inmediatamente va a producir grandes ingresos de capitales”*, resaltó el Secretario General de la **FeMPINRA**.

En carpeta queda lograr el ansiado consenso para que finalmente pueda aprobarse una ley que englobe a toda la actividad relacionada con la marina mercante nacional.

*“Es fundamental la sanción de una norma que fortalezca la presencia de los armadores argentinos e impulse a la industria naval como reaseguro de un país con importantes intereses marítimos como el nuestro. También hay que considerar un mercado de fletes donde debemos ser protagonistas activos como fuimos siempre”*, rescató **Ayala**.



Escenario donde se realizó la nota

Piden incorporar más personal

## Apoyan mejoras en las iniciativas de dragado

*Las inversiones públicas y las obras de profundización y señalización de Santa Fe al Norte entusiasman a los sindicatos.*

En los últimos años, el Estado nacional retomó su rol histórico en materia de dragado. Reparó equipos y realizó trabajos de importancia en puertos como los de Buenos Aires, Barranqueras y Mar del Plata.

*“Nosotros saludamos esta iniciativa. Por primera vez, en más de una década, se reparó integralmente una draga de succión por arrastre. Ahora necesitamos seguir adelante con estas iniciativas para llegar mucho más allá”,* dijo a Transport & Cargo **Juan Carlos Schmidt, secretario General del Sindicato de Dragado y Balizamiento.**

Schmidt se comprometió a acompañar esta política desde el sindicato y avanzó con una propuesta innovadora con participación del Gobierno y los privados.

*“Proponemos inaugurar una alternativa que en algún momento haga confluir el segmento privado con el público. Entendemos que la solución de fondo se va a ir trazando por ese lado, la confluencia entre estos dos actores al efecto de atender estas cuestiones”,* resaltó **Schmid.**

Según la óptica de **Schmid**, la provincia tiene enclaves portuarios muy importantes para la economía del país: **San Pedro, el muelle siderúrgico de San Nicolás, Dock Sud, La Plata, Quequén, Mar del Plata y Bahía Blanca** son claros ejemplos. *“En muchos de esos lugares, están al término de las concesiones de dragado y la provincia de Buenos Aires no tiene recursos suficientes para hacer frente a semejante desafío. La ecuación económica va variando de un puerto a otro. Pero si nosotros pudiéramos armar un emprendimiento con el concurso de la Nación, con los equipos del Estado y participación del sector privado, podríamos dar una respuesta integral a todo eso”,* resaltó el gremialista.



En ese sentido, agregó: *“En volúmenes, sumando todos los puertos, es atractivo para mantener una empresa que tenga rentabilidad, un apoyo logístico adecuado y pueda brindar un eficiente servicio a todas las vías navegables y estaciones portuarias bonaerenses”.*

Asimismo, en el sindicato de **Dragado y Balizamiento** saludan el buen trabajo llevado a cabo en el riacho Barranqueras. *“Allí, hemos dado una muy buena respuesta. Los equipos están preparados para seguir haciendo el mantenimiento dentro de este tramo”,* reconoció.

### A futuro

Las mayores expectativas están puestas en el pronto inicio de las obras de dragado y señalización del río Paraná entre Santa Fe y Confluencia. Desde el sindicato estiman que a finales de marzo o a más tardar en abril estarán comenzando los trabajos.

*“Hay que destacar que se trata de un trayecto muy extenso, lo que implica un desafío logístico para la concesionaria. No obstante, la empresa ha dado acabadas muestras de solvencia técnica al dar una excelente respuesta en la ruta de ultramar. Lo más importante aquí es que, en términos reales, la concesión se extendió hasta el año 2021. Esto brinda seguridad jurídica para el operador, seguridad operativa para el usuario y también es una estabilidad para los que estamos negociando las condiciones laborales”,* sentenció **Schmid.**

Con estas perspectivas, desde el sindicato, se reclama la incorporación de jóvenes trabajadores a la **Dirección de Vías Navegables** para hacer frente a la demanda laboral que vendrá. A su vez, se reconoció el acierto de haber efectivizado a los pasantes que se incorporaron en el último tiempo.

### EN CARPETA

Desde el **Sindicato de Dragado y Balizamiento** consideran que la sanción de una ley de marina mercante es uno de los tantos temas pendientes en la Argentina.

*“Hay un desinterés desde el punto de vista dirigenal para comprender a un país que tiene una posición insular, alejado de los mercados mundiales, extenso litoral marítimo y casi 3.000 kilómetros de navegación interior. Nosotros siempre hemos dicho que debería haber un Ministerio o una Secretaría de Intereses Marítimos para tener peso y gravitación en las grandes decisiones que hay que tomar. La ausencia de eso está demostrando que el tema todavía no está maduro”,* resaltó **Juan Carlos Schmid.**

El gremialista no esquivó otros temas delicados como la posibilidad de restablecer un fondo de marina mercante, o una ley de reserva de cargas.

*“Habría que mirar las experiencias que hay en el terreno internacional. Brasil lo está haciendo y Estados Unidos a inyectado un dinero fenomenal en distintas áreas de la economía para mantener el empleo y la producción y los servicios. El mundo desarrollado está subsidiando o se pone una fuerte inyección de dinero. Con respecto a una reserva de cargas, lo cierto es que las exportaciones argentinas generan fletes por u\$s 5.000 millones sobre los que no tiene ningún tipo de participación”,* dijo.

# EL DESAFÍO DE LA DISTRIBUCIÓN DEL INGRESO Y LA DISCUSIÓN NACIONAL



La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA), se aprestan a iniciar próximamente la ronda salarial del año 2010. Es evidente que la Negociación Colectiva a partir de 2003, se ha transformado en un ciclo, que incluye en el escenario nacional, un lugar propicio para el diálogo social y para la Distribución del Ingreso. Sin dudas estamos ante un año de renovación. Será necesario agigantar y modernizar, algunos contenidos de las Normas Convencionales, para lograr mayores niveles de protección de los trabajadores y del mismo modo continuar, con el proceso de reconstrucción del Poder adquisitivo de nuestros compañeros.

Sin duda debemos poner más énfasis, en quienes, fueron los históricamente rezagados en el proceso, los TERCERIZADOS, quienes, esperan de nosotros, hagamos realidad, con pautas y logros concretos, aquellos preceptos constitucionales, de condiciones dignas y equitativas de labor e igual remuneración por igual tarea. Se ha avanzado en el sentido indicado pero todavía no resulta suficiente.

Será necesario incorporar nuevos escenarios participativos del sector sindical, como el derecho a la información y consulta, y un mayor y más ambicioso esquema de formación continua, que le de status de derecho y consolide el rol de las organizaciones sindicales.

La salud, la seguridad y medio ambiente del trabajo, requerirán, un desarrollo convencional, que tome razón de la importancia de la temática, y la prioridad de la vida y la salud de los trabajadores, sobre cualquier otro valor basado en concepciones neoliberales.

Nuestra pauta de distribución del ingreso, lo han señalado, ya los dirigentes nacionales, será la situación concreta de cada sector y su tasa de ganancia. Nadie puede endilgar a los trabajadores y sus organizaciones, falta de responsabilidad en la coyuntura nacional, lo que se ha demostrado con creces en las últimas rondas salariales. Pero no debemos perder de vista el objetivo, cual es el avance en el esquema de distribución del ingreso y la mejora de la calidad de vida de los compañeros.

El rol del Sistema Portuario Nacional, las Vías Navegables, la Marina Mercante, la Industria Naval, el Cabotaje Fluvial y la Pesca, serán puntos que debemos llevar al debate al sector empresarial y a las autoridades.

Los trabajadores y sus entidades, queremos en el marco de la negociación colectiva y el dialogo social, discutir el escenario del país al que aspiramos, con pleno empleo y plena justicia social.

Es por ello que el Proyecto Político del Movimiento Obrero, expresado en **Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista (CNSP)**, resulta la opción, vital y estratégica, para discutir los esquemas y la consolidación de un Proyecto de Nacional, con soberanía política, independencia económica y justicia social.

Sin protagonismo pleno de los trabajadores, no hay Proyecto sustentable de Nación. El sueño de un presidente, Gobernador, Legislador y/o Ministro surgido de las filas del movimiento obrero, en la actual coyuntura nacional y mundial, no se traduce solo en una aspiración, resulta una necesidad para rescatar la base de un país, que necesita la centralidad de la producción, del trabajo y de la justicia social, como norte y realidad concreta en cada sector y rincón de nuestra patria.

Dr. Juan Manuel Martínez Chas  
Asesor legal FeMPINRA.



**ESTUDIO JURIDICO MARTINEZ CHAS - DE TEJERIA**  
*Consultores en Derecho del Trabajo y la Seguridad Social*  
*Asesoramiento de Asociaciones Sindicales - Obras Sociales y Mutuales*  
*Control de aportes y Contribuciones.*

**Uruguay 979 - Piso 3**  
**C1015ABS - Ciudad de Bs. As.**  
**[www.mchasdetejeria.com.ar](http://www.mchasdetejeria.com.ar)**

**Tel./Fax: (54-11) 4816-6439**  
**4816-6389 / 4815-2059**  
**[contacto@mchasdetejeria.com.ar](mailto:contacto@mchasdetejeria.com.ar)**

# GREMIOS QUE INTEGRAN LA FeMPINRA

SINDICATO DE ELECTRICISTAS Y ELECTRONICISTAS NAVALES  
Av. Juan de Garay 1900 – CP: C1256AAN – Tel.:4305-0458/5973

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE EMPLEADOS DE LA MARINA MERCANTE  
Bartolomé Mitre 3776 – CP C1202AAT – Tel: 4981-8181

SINDICATO DE GUINCHEROS Y MAQUINISTAS DE GRUAS MOVILES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA  
Alvar Núñez 226 – CP: C11163AAF – Tel.: 4301-8851/4302-9059

SINDICATO DE CAPATACES Y ESTIBADORES PORTUARIOS  
Pinzón 1012/16 – CP : C 1102AAP – Tel.: 4302-4640/9650

SINDICATO ENCARGADOS APUNTADORES MARITIMOS Y AFINES DE LA  
REPÚBLICA ARGENTINA  
México 2183 1ro."A" – CP: C1222ABG – 4941-8264 Fax: 4941-8327

SINDICATO DEL PERSONAL DE DRAGADO Y BALIZAMIENTO  
Piedras 1693 – CP: C1140ABI – Tel.: 4307-4305/6958

SINDICATO UNICO DE SERENOS DE BUQUES  
Tacuarí 1122 – CP. C 1071AAX – Tel.: 4300-2920/4612

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES  
Juan de Dios Filiberto 914 – CP: C1162AAB – Tel: 4301-7067/7697

SINDICATO DE CONDUCTORES NAVALES DE LA REP. ARG.  
Pinzón 281 Piso 1º. – CP: C1161ACE – Tel.: 4362-0880/0080

CENTRO DE PATRONES Y OFICIALES FLUVIALES, DE PESCA Y DE CABOTAJE MARÍTIMO  
Gualeguay 1255 – CP: C 1265AAA – Tel.: 4307-4611/6111

SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL HIELO  
Columbres 1573 – CP. C1238AAK – Tel.:4921-6419/4925-5968

ASOCIACIÓN PROFESIONAL de CAPITANES Y BAQUEANOS FLUVIALES  
Aristóbulo del valle 315/19 – CP: C1161AEA – Tel.:4362-8084/3242

SINDICATO FLOTA PETROLERA E HIDROCARBURIFERA  
Rivadavia 869 Piso 2º. – CP: C1002AAG – Tel.: 4342-9141 Fax: 4343-7878

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CAPITANES Y PATRONES DE PESCA  
Juan B. Justo 518 – Mar del Plata – CP: B 7603HFS – Tel.:0223 480-0580

SINDICATO OBREROS MARITIMOS UNIDOS  
Peru 1667 - CP: C1141ACI - Tel.: 4300-7852/55

CENTRO DE JEFES Y OFICIALES MAQUINISTAS NAVALES  
Libertad 1668 (C.P. C1016ABH) - Tel.: 4815-3102, fax: 4815-6814

# FEMPINRA



**VISITANOS EN:**  
[www.fempinra.com.ar](http://www.fempinra.com.ar)

## UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS

FEDERACION MARITIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL  
DE LA REPUBLICA ARGENTINA (FEMPINRA)  
Juan de Dios Filiberto 914

Secretaría de Prensa y Difusión  
Personería Gremial N° 763 / 01  
México 2183 2º piso (C1222 AAG) Capital Federal  
Tel.: 4941-8327 / FAX 4941-8264