



FEMPINRA

DICIEMBRE 2007



UNA SOLA VOZ EN LOS PUERTOS





MOMENTO DE BALANCE. DEFENDER LA VERDAD

“Dije que había llegado la hora del consejo, y recuerden trabajadores, únense y sean más hermanos que nunca. Sobre la hermandad de los que trabajan ha de levantarse nuestra hermosa Patria, en la unidad de todos los argentinos. Iremos diariamente incorporando a esta hermosa masa en movimiento a cada uno de los tristes o descontentos, para que, mezclados a nosotros, tengan el mismo aspecto de masa hermosa y patriótica que son ustedes.” (Juan Domingo Perón. 17 de octubre de 1945, a las 23 hs. Desde el Balcón de la Casa Rosada ante más de dos millones de trabajadores)



En recientes expresiones una entidad gremial que lamentamos, pretendió desvirtuar los logros ineludibles de esta **Federación**. Olvidaron que hasta hace poco tiempo atrás conformaron nuestra **Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FEMPINRA)** y como tal fue y es beneficiaria de las Convenciones Colectivas de Trabajo suscriptas en todo el país, que restituyeron a los gremios de la actividad merced a la acción mancomunada de la entidades que la conformamos con representación en el espacio portuario y de jurisdicción portuaria, a lo largo y lo ancho del país, desplazando a las organizaciones sindicales que nada tenían que ver con el quehacer de nuestro sector. Luego del logro de nuestra personería gremial, y con la lucha de todos, recuperamos la dignidad para miles de portuarios en todo el país, convenionamos en el Puerto de Capital Federal, mejorando la situación de los compañeros tercerizados en Dock Sud, en los Depósitos Fiscales y en los Puertos Privados Comerciales. Dejamos atrás la anomia que significó el Decreto 817/92. Bregamos y seguimos bregando por la instrumentación del Programa de Propiedad Participada en el Puerto de Buenos Aires, con acciones concretas y por trabajo digno y jubilaciones dignas, que resaltaron gracias a ese Ministerio la Insalubridad de todas las tareas portuarias, en todos los puertos y para nuestros compañeros a lo largo y a lo ancho de nuestra patria.

La **FEMPINRA** se transformó así en el instrumento superador de la individualidades de cada gremio, exteriorizando la expresión genuina de la lucha por la justicia social de todos los portuarios, marítimos y navales. Todo con el acompañamiento y la delegación de facultades correspondientes que hicieron los gremios

del sector. ¡Que paradoja!... se desconocen los Convenios Homologados, pero no las cláusulas recaudatorias del mismo. Se desconoce la lucha, pero olvidan que fue la **FEMPINRA** y sus gremios adheridos los que consiguieron recuperar los encuadres y la dignidad. Los trabajadores **NO OLVIDAN**, el rol que le cupo a nuestra herramienta y a sus dirigentes, tampoco olvidan a un Ministro de Trabajo el **Dr. Carlos Tomada**, profundo conocedor de nuestra problemática, que llevó a la práctica la dignidad y restituyó derechos y convenios a los portuarios, marítimos y navales. Mucho lamentamos el camino fácil elegido por algunos dirigentes, quienes luego de retirarse de la **Federación** pretenden desconocer el ámbito

de representación que le cabe a cada entidad a la luz de su Personería Gremial. Representación que ellos mismos reconocieron por escrito. Lamentamos si no fueron capaces, *como decía el General Perón* de adecuar sus instituciones y su personería a los nuevos tiempos de la industria portuaria, para dar respuesta desde la dignidad y la justicia social al proceso de globalización, contenedORIZACIÓN y automatización de nuestros puertos.

Sin soberbia pero con firmeza, hoy decimos más que nunca, que los trabajadores portuarios, marítimos y navales, hemos construido y seguimos desarrollando desde la unidad, la solidaridad y la organización nuestra herramienta de lucha, que es la **FEMPINRA**.

Falta un largo camino por recorrer. Como lo ha señalado el Presidente de la Nación, de un día para otro no se borran los efectos devastadores del Neoliberalismo.

Continuaremos juntos, sin agravios, con visión estratégica, con políticas para nuestro sector y con el Compromiso con el Movimiento Nacional y Popular, que encabezó el Cro. Néstor Kirchner y continua a partir del 10 de Diciembre la Cra. Presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

La crítica fácil, injusta y sin fundamento, no detendrá nuestro trabajo, ni nuestro compromiso con los trabajadores y el pueblo.

Cayo Ayala
Secretario General

FEDERACIÓN MARÍTIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (FEMPINRA)

FEMPINRA

Esta es una publicación de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina
Diciembre 2007

“...ha sido un año positivo”

Juan Carlos SCHMID Secretario General Adjunto de la FEMPINRA

La culminación de un año de trabajo y toma de decisiones siempre trae aparejado la búsqueda de quien pueda refrescarlo en la memoria con la misma precisión con la que Diego colgaba, de zurada, la pelota en los ángulos. En este caso elegimos a Juan Carlos Schmid, Secretario General del Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento y a la vez Secretario General Adjunto de la FEMPINRA, y miembro del Consejo Directivo de la CGT, para volver a recorrer, juntos, ese camino. Simplemente, desgrabando textual, sus conceptos y sus frases después de dos horas de charla abierta mano a mano.

** La CGT ha tenido un rol protagónico, particularmente este año, a través de la defensa de los salarios en lo que fue la convocatoria a paritarias a través de cada uno de los sindicatos y la posibilidad de ir recuperando normas y derechos que se habían perdido durante la década del '90. Vale destacar, por ejemplo, la libre opción jubilatoria, que ade-

más de devolverle al compañero la posibilidad de elegir el destino de su jubilación, implica una herramienta fundamental de capacidad en el ahorro interno del país porque al fin y al cabo los salarios diferidos forman parte de ese ahorro que también integra manejo de la economía nacional.

** Creo que todavía estamos lejos de tener jubilaciones dignas en el país, porque si así fuera aumentarían los espacios para la renovación de los cuadros trabajadores, ya que los compañeros que llegan al momento de su retiro, con retribuciones lógicas, no tendrían que “andar changuendo” para completar un haber como corresponde. Pero la dirección que ha tomado la reparación histórica sobre las jubilaciones, es la correcta.

** Respecto a los logros de readjustamientos salariales casi paralelos a la inflación real, no debemos olvidar que este es un sector que está íntimamente ligado al comercio exterior por lo tanto es un sector que tiene niveles de rentabilidad muy alto que

normalmente están atados al dólar. Por otro lado, en mi doble condición de hombre del sector portuario y marítimo e integrante del Consejo Directivo de la CGT, uno debe cumplir ese rol con la prudencia y la condición de no ir perdiendo de vista el conjunto del movimiento sindical. Todavía hay ramas completas de la economía nacional que no solo no han podido igualar el índice de inflación, sino que están muy postergadas y no hay logrado, aún, establecer alguna compensación con la devaluación que debimos soportar en el 2001. De modo tal que en el caso nuestro es una doble responsabilidad: guardar los intereses del sector específico nuestro y trazar una línea de armonía con el resto del movimiento obrero.

** Estar defendiendo derechos partidarios y estar en la mesa de la toma de las grandes decisiones gremiales generales del país, representa una carga muy fuerte, que en este caso recae sobre nuestro sindicato, pero indudablemente se ve respaldado por la casi totalidad de los gremios

del sector. Por otro lado implica también algo más que la construcción de la tarea reivindicativa. Nosotros, en el ámbito portuario y en el marítimo venimos de sufrir serios atropellos a los derechos de los trabajadores. Este fue uno de los primeros sectores que durante la década del 90 se desreguló en forma salvaje. Perdimos el convenio colectivo de trabajo y se produjo un intenso proceso de transnacionalización. Entonces no solo estamos en el desafío de mantener las conquistas y recuperar lo que hemos perdido, sino de consolidar un sesgo más nacional en este enclave tan importante del comercio exterior del país.

** Hay un dato de la realidad que se repitió durante todo el año y no debe pasar inadvertido: el comportamiento, la conducta y la actitud que ha tenido la CGT en particular en estos últimos dos o tres años, lo que significa haber abandonado casi definitivamente la tarea de repliegue, de pérdida y de precarización que se dio en la década del '90 pero que venía de mucho más atrás. Es decir, de una posición de resistencia y de tratar de perder lo menos posible hemos pasado a una posición de ofensiva y de recuperar los derechos y exigir una mayor participación en la riquezas y tener un rol protagónico en lo político, porque el hecho de que estemos integrando el Consejo del Salario Mínimo Vital y Móvil, donde también se discute la productividad y el nivel de empleo, implica una posición de carácter político. Ese instrumento sirve para traccionar a todos los sectores que todavía no han sido alcanzados por la negociación colectiva. Estoy hablando de los sectores que tienen menores posibilidades, como los sub ocupados, y por supuesto también hay una tarea que está desarrollando la propia Secretaría – yo estoy en la Secretaría de Política de Empleo – para tratar de sumar a todos los compatriotas que lamentablemente, hoy, todavía están en la indigencia.

** Uno de los grandes problemas es el pago en negro. Y aquí hay varias responsabilidades. Es responsabilidad del sindicalismo buscar reglas que terminen con este flagelo, porque acá tiene que volver a tener una muy fuerte presencia el Estado. Es un tema

complejo y su resolución no es sencilla. Durante muchos años, segmentos completos de la actividad económica se han consolidado a través de este tipo de prácticas. Por el otro lado, el sindicalismo argentino debe tener una fuerte incidencia para terminar con este formato se disimula con una chantaje que, lamentablemente, ya es casi moneda corriente:



las empresas pagan de esta forma o no dan trabajo. El hecho de haber tenido un fuerte período de recesión previo a esta recuperación de la economía hizo que los compañeros aceptaran cualquier cosa antes de pasar a formar parte del rubro de la desocupación. Este es un fenómeno que – yo creo – atraviesa hoy a la sociedad global. En otras latitudes se disimula con el Seguro de Desempleo, pero en mayor o menor medida esto nos golpea a todos porque forma parte de la dinámica que tiene esta etapa del capitalismo: el tema de la tercerización. Nosotros hemos hecho una campaña que se llama **"Trabajo Digno en los Puertos"** y tiene como objetivo blanquear todas las relaciones laborales. El Puerto lo llevó adelante nuestra Federación pero esto no tiene término porque siempre aparece algún sector que acude a esta normativa para precarizar el empleo. En algunos sectores como el portuario, esto hay que revisarlo muy a fondo, hay que encuadrarlo como corresponde porque no estamos hablando de negocio pyme

ni de pequeños talleres: estamos hablando de empresas transnacionales – como dije antes – que tienen niveles de rentabilidad muy altos que pueden y deben tener a los compañeros encuadrados dentro de la cobertura que corresponde y achicando estos márgenes de trabajo en negro que hoy oscurecen la situación social del país.

** Los objetivos se van consiguiendo. Se respetan los horarios del trabajador. Se vigila la higiene y la salubridad. Pero todavía falta mucho... Hay sectores a los que las normas todavía no los han alcanzado. En otros existen problemas de interpretación. Y esta es una pelea permanente. Acá se había instalado una cultura de máxima rentabilidad y falta de respeto a los derechos elementales de los trabajadores, y esto hay que desenterrarlo definitivamente. Y este patrón cultural no solo estuvo en la cabeza de los sectores empresarios sino también en la cabeza de muchos funcionarios que promovieron este tipo de medidas creyendo que, de esta manera, iban a multiplicar el empleo.

** Hoy, en el adiós del 2007, pienso que ha sido un año positivo. Hubo un avance importante de la Federación. En muchos

puertos, tenemos que seguir ganando en organización. Personalmente este punto lo discutí mucho con los sindicatos portuarios. Tenemos algunos baches en nuestro formato orgánico, hay que generar una mayor cuota de disciplina sindical que ya sin ella es muy difícil llegar a los objetivos buscados y me parece que allí, todavía, estamos con un déficit. Disciplina y organización son las dos cuestiones pendientes con las que cierra el año: si nosotros logramos establecer una mayor organización y un mejor trabajo disciplinado respetando los acuerdos, seguramente nos va a encontrar con mayores posibilidades en el 2008. No olvidemos que la Federación, recién en estos últimos tres años tiene los primeros Convenios Colectivos de Trabajo globales del sector portuario. No estamos hablando de una eternidad. Son solo tres años, lo que le da una frescura muy notable y por otro lado el amplio abanico de entender la cantidad de gestiones que pueden y deben ser mejoradas.

Día del Marino Mercante

Aprovechando la conmemoración el 25 de noviembre del Día del Marino Mercante los compañeros del Sindicato Electricistas Electronicistas Navales (SEEN) pensamos que cabe la siguiente reflexión: Si bien el Decreto 1010/04 permitió la posibilidad que los buques que realizan cabotaje marítimo y fluvial retornaran al Pabellón Argentino, creando muy buenas expectativas dentro de la comunidad que tiene intereses tanto empresarios como gremiales en ese ámbito, éstas, de a poco, se fueron diluyendo hasta convertirse en una mezcla de dudas y desesperanzas.

Reconociendo que la estar los tripulantes amparados por la Legislación Argentina, se han logrado acuerdos salariales beneficiosos como también condiciones de trabajo favorables, nos encontramos que la cantidad de buques incorporados a la matrícula nacional no ha sido la que se esperaba. La construcción de buques de gran porte en Astilleros Argentinos prácticamente no existe lo que demuestra que hay algo que no funciona. La actividad marítima se limita solamente al transporte de hidrocarburos y la actividad pesquera nos muestra un futuro que podría llegar a ser incierto.

Como la esperanza es lo último que se pierde, el Sindicato Electricistas Electronicistas Navales junto a los demás gremios marítimos que integran la FEMPINRA,



Enrique Venturini
Secretario General

seguimos bregando ante todos los foros de discusión para que tengamos una ley acorde para que se pueda desarrollar la Marina Mercante que la República Argentina se merece.

20 de Noviembre de 1845

Batalla de la Vuelta de Obligado

El 20 de noviembre de 1845 se libró en aguas del Río Paraná, en la Vuelta de Obligado, partido de San Pedro, Pcia. de Bs.As., la Batalla del mismo nombre, entre las tropas del Gral. Mansilla y la poderosa flota anglofrancesa, que pretendía remontar aguas jurisdiccionales argentinas.

Buenos Aires era el puerto único de la Confederación Argentina, porque el transporte por el Paraná se hacía dificultoso a los buques de gran calado movidos a vela, y además sumamente costosos, no pudiendo competir con el tráfico de las pequeñas embarcaciones (goletas o balleneras) que desde Bs.As. remontaban el Paraná, al que pronto surcarían buques a vapor.

Ya en 1806 sir Home Popham escribía a su amigo Evan Napeau, de Londres:... **"este es el mejor país que yo he conocido; necesidad de las manufacturas británicas y con sus almacenes repletos de productos del país, listos para ser enviados de retorno"**..

Todo producto argentino destinado al exterior debía pagar su tributo a la Aduana porteña y todo producto extranjero destinado a cualquier parte del país, debía pagarlo igualmente. Durante muchos años, y hasta la Ley de Capitalización de 1880, las provincias interiores estuvieron sujetas al poder omnímodo de la Aduana porteña. Solamente en 1844 ingresaron en el puerto porteño 1.200 buques de ultramar. 1.200 buques, 100 por mes.

Los aprestos bélicos se agilizan en ambas márgenes. En Bs. As., Rosas confía

en Lucio N. Mansilla, comandante en Jefe del Departamento del Norte, el mando de sus fuerzas, el 13 de agosto de 1845 y también lo anoticia de que el cnel Francisco Crespo se le incorporará con los buques de guerra y demás elementos, junto con el Cnel. Francisco Erézcano con 4 oficiales y 100 marineros, que habían pertenecido a la escuadra capturada en Martín García. Mientras se desata en Bs. As. una corriente patriótica nacional ante la injusticia del atropello. Vicente López y Planes, autor del Himno Nacional y que había cantado loas a la reconquista en 1807 con el "Triunfo Argentino" compuso la Oda Patriótica Federal:

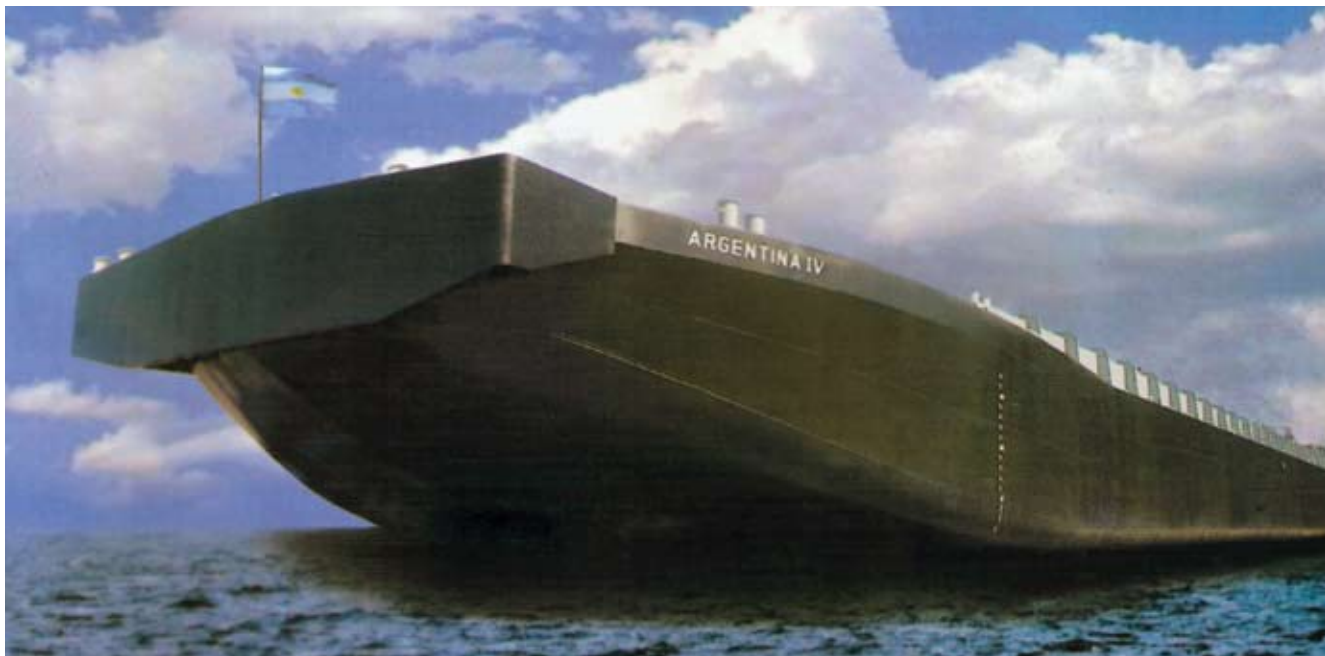
Se interpone ambicioso el extranjero, // su ley pretende al argentino dar, // y abusa de sus naves superiores // para hollar nuestra Patria y su bandera, // y fuerzas sobre fuerzas aglomera // que avisan la intención de conquistar. // Morir antes, heroicos argentinos // que de la libertad caiga este templo; // daremos a la América alto ejemplo // que enseña a defender la libertad.

El conflicto de 1845 lo interrumpió., hasta tanto "haya concluido dignamente la defensa de la independencia...". El tema se reflota con la llegada de Hood, y Rosas en la intención de presionar al gobierno inglés, vuelve a efectivizar algunas mensualidades a Hood en 1846, 1850 y 1851 por un total de 43.965 libras y que permitió el levantamiento del bloqueo por parte de los ingleses Volviendo a la misión Hood de 1846 en Bs. As., el 28 de julio Rosas y Hood dieron término a las

bases del acuerdo: 1) Cesarían las hostilidades 2) Se levantaría el bloqueo, devolviéndose Martín García y los buques apresados. 3) El pabellón argentino sería desagaviado con 21 cañonazos por ambas escuadras agresoras 4) Se reconoce la soberanía argentina en el Paraná y la argentina-oriental sobre el Uruguay "no pudiendo alterarse ni suspenderse en ningún tiempo, ni caso, por el hecho de rebelión en cualquiera de las provincias argentinas". Este punto adquiere fundamental importancia por cuanto Urquiza ya había sido tentado para segregar el Litoral en una supuesta República de la Mesopotamia. 5) La Confederación quedaba "en el ejercicio incuestionable de todo derecho, ora de paz, ora de guerra, poseído por cualquier nación independiente" esa declaración. 6) Si Montevideo se rehusase a aceptar la paz, los interventores le retirarían el apoyo.

Los vestigios de las baterías emplazadas en la costa de Obligado son, todavía el mudo testigo de la heroica defensa de la soberanía nacional. Las cadenas que pretendieron cerrar la intromisión extranjera La batalla por la soberanía aún no ha terminado. En 1845 fue defendida al costo de la propia vida en los recodos del Paraná. Hoy, en los recodos de una política neoliberal, subsiste la agresión

Compendio de la reseña escrita por
Carlos Andrés Amaya
Presidente del Ateneo Historia y Verdad



ARGENTINA IV

Se realizó la botadura de la barcaza “Argentina IV” en la que se invirtieron más de 3,7 millones de dólares y además se anunció la inversión de otros 15.000.000 de dólares en la construcción de otras dos barcasas y dos remolcadores. El acto contó la más presencia de autoridades nacionales y del consorcio formado por Naviera Sur Petrolera S.A. y National Shipping S.A., de Trading y Transporte de Latioamérica de YPF, más los representantes de la **Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FEMPINRA)** y sirvió como anticipación del festejo del **Día de la Industria Naval Argentina**. La finalización de la construcción de esta barcaza marca el cumplimiento del plan trazado hace dos años

en el que el Consorcio Argentina se comprometió a construir cuatro barcasas de última generación. Esta barcaza, al igual que las I, II y III transportara por vía fluvial productos livianos entre los puertos de Dock Sud (Buenos Aires) y San Lorenzo (Santa Fe) hasta la terminal de combustibles que la terminal petrolera tiene en Barranqueras (Chaco). Se estima



Cayo Ayala, Sec. Gral. de la FEMPINRA junto a Federico Virasoro



Carlos Tomada, Ministro de Trabajo y Juan Carlos Schmid, Sec. Gral. Adjunto de la FEMPINRA

que transportará 600.000 metros cúbicos de combustible por año. Fue construida con mano de obra local y tiene una capacidad de 5.100 metros cúbicos a 10 pies de calado. Pero a diferencia de la anteriores cuenta con tres segregaciones totalmente independientes lo que le permite

transportar – en forma simultánea – tres productos diferentes de manera segura, dándole versatilidad y agilidad al abastecimiento de la terminal de Barranqueras. Otra de las innovaciones es que carga y descarga las tres segregaciones en forma simultánea, lo que significa un ahorro de tiempo muy significativo. En cuanto a la seguridad, la barcaza cuenta con la máxima tecnología existente para embarcaciones de este tipo, lo que le permite garantizar la protección del medio ambiente, brindar la máxima seguridad a la tripulación y la de los productos que se transporten.

“Es un camino que recién empieza”

Roberto Coria es el Secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles. También el Secretario Administrativo de la FEMPINRA. Aunque recorriendo el sector, tiene un apodo entre afectivo y descriptivo: “**El Negro**”. Ahora, sentado, a solas, en su oficina, no hay afecto ni descripción personal. El tema es analizar la situación del sector, volver a recorrer todo un año de trabajo y avisar el año que ya se nos viene encima.

-- Aunque estemos en diciembre, ¿podemos volver a enero del 2007 y volver a recorrer el año?

Lo primero que se planteo con los delegados, con los cuadros intermedios y con los compañeros trabajadores fue la recuperación del salario. Estamos en sectores altamente rentables como son las terminales portuarias donde pretendíamos una mayor y mejor distribución de los ingresos. Y, como el Sindicato de Guincheros y Trabajadores de Grúas Móviles no solo abarca al área portuaria sino que servimos de paraguas a todos los compañeros del rubro que están a lo largo y ancho del país, en las carreteras, en los depósitos fiscales, en las barracas y donde nuestro origen es en la rama de arena y piedra, donde – en una de esas – la rentabilidad no es tan amplia como la de la actividad portuaria donde se maneja el comercio exterior, también tuvimos un planteo de recuperación y recomposición de salarios.

Y al ser un gremio que tiene varias ramas hemos hecho diferentes escalas de salarios.

-- ¿Debo entender que el objetivo fue mejorar globalmente todo el sector y después, proporcionalmente, tomar cada uno de los casos?

Exactamente. Nosotros tenemos sectores que son altamente rentables y otros que no lo son tanto como lo que incluyen el manejo del comercio exterior e interior. Acá se da un simbiosis muy activa – como en todo gremio de base – entre los que integramos el Consejo Directivo desde el primer hasta el último vocal en el trato diario con el compañero y amigo afiliado, hay una relación directa entre las necesidades y no se ha perdido la mística de compartir un mate, un almuerzo y alguna noche juntos... Esto da saber su pensamiento y conocer sus necesidades porque somos pares de ellos y tenemos un panorama más que amplio sobre la política a aplicar. El 75% proviene de la actividad portuaria y el 25% restante de lo que nosotros



Roberto Coria
Secretario Administrativo de la FEMPINRA

mal denominamos “fuera de puerto” pero es una forma de identificar a las empresas que prestan servicios como las camioneras (Baylon – Quatras) y los compañeros de la rama de arena y piedra que hoy representa a 30 trabajadores. Hoy parece poco y nada, pero en su momento fueron el cimiento que generó el origen de esta organización. En ese ida y vuelta que tenemos con los compañeros es donde nosotros planteamos y decimos acá tenemos un atraso. Esta es la recomposición que tenemos que plantear, estos son los objetivos y esta es la meta que queremos alcanzar.

-- La “información oficial” que recibimos los ciudadanos es que la inflación no superó el 16%, pero en las carnicerías, en los almacenes o en las verdulerías y fruterías la realidad es otra. En este rubro, ¿cómo fue la recomposición salarial?

En esta organización y debemos nombrar también a la organización madre que es la FEMPINRA las mejoras ob-

tenidas superan los porcentajes oficiales a los que estás haciendo referencia. Esto se debe a que nosotros tenemos acordadas sumas fijas importantes de \$ 900,- + el 16,5% que los compañeros están cobrando y que los compañeros no han ayudado también a afrontar el incremento de la canasta familiar que fue superior a ese 16%. Entonces hemos tenido esos valores e incrementos del ticket canasta. Hoy en día, este ticket canasta sabemos que está cuestionado pero la sumatoria de todos estos elementos nos ubica a nosotros en un 22/23% de mejora salarial.

-- ¿Podieron nacionalizar este aumento?

Es así. Cuando hablamos de la actividad siempre hablamos de a lo largo y a lo ancho del país, y en esto tenemos que hacer observaciones los compañeros delegados, militantes y del Consejo Directivo hemos acompañado a otras organizaciones hermanas integradas por trabajadores como la nuestra. Entonces a través de la Federación y con la figura de los compañeros como Cayo Ayala y José Giancaspro acompañamos para que la reivindicación de ese compañero que hoy en día como en los puertos de Ibi-cuy y San Pedro, donde decimos que tenemos que poner "la joroba" porque la tecnología aún no está al alcance de ellos tienen jornales de \$ 35/45,- cuando tienen que hacer jornadas de 6.000 toneladas por turno y esto no es poca cosa. Por eso la FEMPINRA no le pierde el ojo a la cosa, especialmente con los patrones y con los empresarios de valija que hacen el estibaje en un barco. A ello les decimos que ningún estibador, especialmente en los puertos del interior puede ganar menos de \$ 55/60,- cada seis horas de trabajo más la productividad. El salario que marca la Federación da que con 6.000 bolsas el compañero debe estar llevándose a su casa entre \$ 200 y 240,-

-- ¿Cómo ven o cómo sienten los dirigentes la reacción de la gente cuando van recorriendo las distintas zonas para saber desde el propio lugar cuales son las necesidades reales?

La reacción de la gente y si salimos de nuestro puerto, es que los compañeros – a través de su lucha y de su recuperación – están bien. Los compañeros del interior ven con buenos ojos nuestra llegada y nuestras sugerencias: tengan un lugar, instalen una computadora, estén permanentemente conectados, tengan líneas telefónicas... capacítense para defender sus derechos y los de sus compañeros. Porque se dan cuenta que nuestra intención que ellos tengan también los beneficios que ya hemos conseguido para el Puerto de Buenos Aires. Primero con nuestro espíritu de solidaridad que significa ser sólidos y estar unidos junto a los compañeros que más lo necesitan y por otro lado, desde lo económico, si nosotros no dignificamos el salario de los compañeros del interior, lo que logremos acá no va a tener sentido porque los cargadores y operadores de esos barcos que llegan con sus cargas van a operar en otros puertos donde la mano de obra va a ser mucho más baja. Tardarán dos o tres días más, pero la mano de obra va a ser más baja. La premisa de la FEMPINRA es "trabajo digno en los puertos."

¿Por qué?. Porque la calidad de ese trabajo será la que distinga a un puerto del otro y no el salario.

-- En este tramo final del año, ¿cómo siente que está el panorama?

Tenemos que ser claros: acá falta. Lo dice muy bien Hugo Moyano: venimos de años sin paritarias y en un par de años no lo vamos a recuperar. Es un camino que recién empieza. Tenemos que ser – como decía el Gral. Perón – sabios e inteligentes para poder aprovechar este momento económico mundial. Y prudentes para no malograr todos los logros obtenidos con este Gobierno ahora con la gestión de la nueva presidenta. Hoy estamos en la mitad del camino...

-- ¿Cómo observan el 2008?

Desde la óptica portuaria y con una mirada local, tiene que ser un año positivo. Mientras el crecimiento los commodities y el sistema de consumo interno te obligan a traer importación de productos y eso nos va a dar mano de obra y servicios para brindar, pero sabemos que el desafío es tan grande, que a ese trabajador que hoy está operando un guinche, una grúa... tenemos que agregarle el valor de la capacitación. Por eso la Federación desde su Centro de Capacitación y Formación les está dando las herramientas, los instrumentos para mejorar la prestación de ese servicios y en el momento del reclamo tengamos la justificación pertinente para avalarlo.





Era las vísperas de una fecha muy particular. En Rosario, la calle Tucumán al 1100 tenía un colorido diferente y un sonido distinto al habitual de los viernes a la tarde por esa zona. Ya, desde muy temprano, los muchachos enfundados en las inconfundibles remeras verde loro sostenía los carteles que los identificaban como parte activa de TAYM – CLIBA mientras los bombos y los redoblantes le ponía música a la espera del arribo del Secretario General de la CGT, **Hugo Moyano**, mientras otro cartel con letras de molde y el agradecimiento a su nombre y apellido le iba a dar la bienvenida.

Adentro, en el hall de la Sala de Actos de Luz y Fuerza **Juan Carlos Schmid** (Secretario General del CCAS) le estrechaba a la mano y le daba la bienvenida a cada uno de los compañeros, representantes de las distintas regiones, que se dieron cita en el lugar para la conmemoración.

Adentro, en la Sala de Actos propiamente dicha, el cartel de fondo ubicado en el escenario despejaba las pocas dudas que pudiese tener algún transeúnte inadvertido: **una gigantografía de los compañeros que el 3 de noviembre de 1977 realizaron el primer paro a la dictadura militar en la cual se recortan nítidamente, en primer plano, las figuras de Hugo Moyano y Juan Carlos Schmid.** *Un documento inapelable.*

Las butacas de la platea – 13 filas de 11 asientos cada una, dividida en dos sectores – y las del pullman – 7 filas de 10 ubicaciones cada una, también en dos sectores – en un total aproximado de 316 esperaban pulcras y ansiosas la llegada de su ocupantes. En el frente, al pie del escenario, los carteles de **FEMPINRA (Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval)**, el Sindicato de Dragado y Balizamiento Seccional Rosario y el de la Confederación General del Trabajo Regional Rosario, todos escritos en celeste sobre paños blancos, contrastaban con el fondo negro sobre el que estaban sostenidos.

A los costados, sobre ambas paredes laterales, se leían claramente las presencias de **CAAT (Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte)** y las del **Sindicato Argentino de Dragado y Balizamiento** correspondientes a las seccionales **Bahía Blanca, Río Uruguay y Comisión Directiva**





Central – sobre el lateral izquierdo – y en el derecho las de **Río de la Plata, Paraná, Corrientes y Necochea**. Y en la pared final, la que enfrentaba al escenario, el inmenso cartel del **MTA** le daba la bienvenida a **Moyano**.

A las ocho menos diez de ese viernes 2 de noviembre entraron los compañeros portadores de banderas argentinas con impresos partidarios sobre el celeste y blanco y los que antes estaban en la calle ocuparon un espacio en el sector superior y le pusieron música a la noche. Veinte minutos después, el conductor de la velada invitaba a darle la bienvenida al anfitrión y a sus “invitados especiales”. Así **Juan Carlos Schmid** ingresó al escenario acompañando a **Hugo Moyano**, al “**Bocha**” **Palacios**, a.....

El Himno Nacional Argentino entonado a voz en cuello por los presentes – que desbordaron la amplia capacidad de la sala – dio por comenzado el acto y la recordación con nombre y apellido de los compañeros presentes en aquel memorable **3 de noviembre de 1977** bañaron de emoción a todos. La entrega de medallas recordatorias hizo escapar algunas lágrimas. Porque muchas de ellas fueron recibidas por las esposas y los hijos de aquellos mártires que con la entrega de sus vidas honrarán por siempre al sindicalismo argentino.

Los discursos emocionados siempre invitaron a los aplausos cerrados de toda la concurrencia. La presencia de las esposas acompañando a su hombre le dio el toque elegante que siempre significa la figura femenina. Y la participación de los hijos dejó marcada la renovación de la sangre y la prosecución de la idea sindicalista.

Atrás, y bien arriba, el cartel obligada a levantar la mirada:



1977 – 3 de noviembre – 2007
A 30 años del primer paro a la dictadura militar

Siempre al frente de la lucha popular

(Y al pie, como se ve en la foto, los logos de las 62, el Personal de Dragado y la CGT)

El balance del 2007 recorriendo cada una de las acciones desarrolladas, ubica al 2008 frente a un nuevo desafío:

GARANTIZAR EL FUTURO



Victor Raúl Huerta, Sub-secretario de Relaciones internacionales de la FEMPINRA

En esta área se da un caso particular. Hay tres brazos – **Terminales Portuarias, Industria Naval y Marina Mercante** – que se podrían tomar de manera individual o tratarlos en forma conjunta. Para ello convocamos a **Victor Raúl Huerta, Secretario General de la Asociación Argentina Empleados de la Marina Mercante** y a la vez **Sub-secretario de Relaciones Internacionales de FEMPINRA**, para desarrollar el tema.

La Comisión Directiva Nacional de la AEM hace una evaluación de las tareas gremiales y políticas en el mes de diciembre y a partir de ella planificamos en enero-febrero las acciones a desarrollar para conseguir y/o consolidar los objetivos. Esto ocurrió para este 2007 que está terminando. En principio fue tener muy en cuenta la negociación con la Cámara de Terminales del Puerto de Buenos Aires. Concretamente, para este año, con el conjunto de los gremios que integran la FEMPINRA teníamos que renovar las escalas salariales para el 2007. Por otro lado debíamos desarrollar una acción similar con la Cámara de Puertos Privados y con los gremios de la federación también teníamos que renovar salarios para este período.

Si bien no nos podemos dar por satisfechos, a la hora del balance creo que hemos avanzado respecto a los logros obtenidos en el 2006 y esto es muy importante porque tanto con la Cámara de Buenos Aires, como con la de Puertos Privados ya que era la última discusión previa a la renovación de los convenios privados que tenemos firmados a través de la FEMPINRA y para el 2008 estamos renovando el Convenio Marco 431 con la Federación para puertos privados, para terminales de Buenos Aires y también la renovación del Convenio Portuario con la empresa Exolgan S.A.

En definitiva, los parámetros salariales, a través del año, estuvieron dentro de la media de las organizaciones que más han conseguido, pero evidentemente esto tiene que ser un escalón más que importante para lo que nos va a presentar este 2008 que no va a ser solo discutir salarios dentro de una escalada inflacionaria que preveíamos pero que no imaginábamos iba a ser tan alta, sin que vamos a tener la obligación de renovar convenios que serán por cláusulas generales y particulares de una duración de dos y tres años y evidentemente, ahí, vamos a poder incorporar aspectos que van más allá del salario que tienen que garantizar la higiene, la seguridad, la capacitación y los escalafones de cada uno de los trabajadores.

Los objetivos, ¿van por cuerda separada o se intenta lograr una mejora global para todo el sector?.

Evidentemente se negocia por cuerda separada pero cuando tomamos la determinación política de cómo avanzar lo ponemos dentro de un todo. ¿Por qué?. Porque como decías vos la Marina Mercante tiene representación muy fuerte en los tres sectores, en las empresas de navegación de ultramar, en las de navegación fluvial, cargueros, areneros, cámara naviera y centro de remolcadores. Y todo el personal de la Marina Mercante afectado a esa operatoria marítima pero como personal de tierra. Por otra parte, todo el personal técnico y profesional de la industria naval, trabajadores administrativos y del sector de mantenimiento y técnico de las terminales portuarias.

La política es global, pero a partir de cada una de las ramas que representamos tratamos de desarrollarlas por vías diferentes sin perder de vista el denominador común que haga al mejor salario y a la mejor calidad de vida de nuestros representados. La estrategia es una sola y es común, Ahora, la forma es por cada rama o actividad.

-- En sus respuestas anteriores Usted mencionó a la palabra inflación y la pregunta es: ¿las mejoras estuvieron a la par de la inflación real o solo se ajustaron a las cifras oficiales?

En términos generales corrieron en forma paralela a lo que marcan los números del INDEC. Pero sin bien como Marina Mercante y como Federación hemos superado esos índices, sabemos que tendríamos que discutir salarios en base a los incrementos que hubo en la canasta básica de alimentos y vestimenta que es lo que un trabajador tiene como gasto básico.

Por eso es que la tarea que vamos a emprender para este 2008 es centrar la discusión en estos índices que no son los oficiales sino los índices que tienen relación directa con la familia y el bolsillo del trabajador. Queremos pleno empleo para nuestra actividad, un trabajo decente y salarios dignos. Y cuando hablamos de salarios dignos nos referimos a la recuperación del poder adquisitivo que perdimos en la década del '90 y sobre todo a partir de la crisis del 2001. Mayor empleo, mejor salario y justicia social para el conjunto de los trabajadores que representamos independientemente de las actividades en que se encuentren.

Porque estas actividades están relacionadas con el comercio exterior, están relacionadas con tarifas en dólares y nosotros seguimos cobrando en pesos mientras que las empresas facturan y negocian en dólares, lo que les da ingresos altísimos.

-- Usted también se refirió a salubridad e higiene y de esto se deduce que las condiciones en la que realizaron sus tareas los compañeros trabajadores debiesen ser objeto de una mejora sustancial.

Esto cuesta mucho por una visión casi miope que tuvieron muchas empresas del sector y que, generalmente, no le prestaron mucha atención a todo lo que tiene que ver con higiene y seguridad. En este sentido, nuestra idea es que esto es tan importante como el salario. Porque la vida de un compañero o compañera trabajador/a no tiene precio y un accidente por falta de prevención no solo puede dañar en forma personal sino que también hay que medir el impacto emocional que puede marcar a la familia.

Para el 2008, estamos pensando como Asociación y como Federación, respecto a las Escuelas de Capacitación que hemos puesto en funcionamiento en este 2007, la incorporación de la Escuela de Capacitación Sindical que tiene que ir de la mano profesional, con lo cual estamos obligados a la formación de cuadros para el futuro recambio natural en cada una de las organizaciones que representamos. Esto es garantizar el futuro y transitar por el camino que todos esperamos.

-- De acuerdo a lo que Usted expone, se me ocurre que los sectores empresariales deben estar algo así como escandalizados. Simplemente porque en un futuro mediano van a tener que "lidiar" con interlocutores del segmento de los trabajadores con una base formativa cada vez más sólida. Seguramente no van a estar de acuerdo pero no tienen por qué inmiscuirse en la vida interna de las organizaciones sindicales. Esta es una tarea que nos corresponde a nosotros. Donde sí debieran poner el acento es en la Escuela de Capacitación



Profesional porque lo que debiesen observar es que el trabajador cuando más calificado esté menos errores va a cometer y por carácter transitivo aumentará su capacidad de producción. Y acá quiero hacer una aclaración: tanto el tema de la formación sindical y la formación profesional, como la renovación de convenios colectivos de trabajo por Federación o como en el caso nuestro de Marina Mercante que tenemos 18 cámaras empresarias diferentes y 18 convenios colectivos de trabajo diferentes en la AEM, debemos que tener en cuenta lo siguiente: es muy difícil el fiel cumplimiento de estos convenios firmados en capital y Gran Buenos Aires. Entonces hay que imaginarse cual es la problemática cuando trasladamos esta situación desde Puerto

Iguazú hasta Ushuaia que es la franja geográfica ocupada por nuestros representados. En la medida que nos vamos alejando de la capital, las diferencias son más amplias y la brecha entre los que menos y más ganan es más grosera y el trabajo en negro lo debemos multiplicar por cuatro. Y ojo, que este formato de trabajo también los tenemos en los puertos de Buenos Aires y Dock Sud... Acá los compañeros y compañeras deben entender que la necesidad de hoy de aceptar este formato atenta contra su futuro a la hora de jubilarse o en el caso de un despido, porque las cuentas siempre se hacen sobre salarios tributados. Y acá la responsabilidad de la regularización es sindical, patronal y del Ministerio de Trabajo.

-- Termina el 2007. ¿En qué estado de solidez se encuentra el sector?

Termina con más cosas positivas que negativas. Pero todavía no llegamos a la mitad del río. Falta transitar la otra parte con fuerza política y coherencia sindical y ese trayecto nos va a llevar por lo menos dos años más. Tenemos que volver a tener un Puerto y una Marina Mercante como los tuvimos hasta la década del '70 y será responsabilidad de nuestro Sindicato, de la CATT y de la GCT hacer todo lo que tengamos que hacer para recuperar aquello que nos han quitado. Y será voluntad de este gobierno electo seguir transitando el camino del crecimiento que se refleje cada día mejor en convenios y en salarios para los trabajadores y fundamentalmente en recuperar una actividad, que es la de la Marina Mercante, que deje de darle la espalda al río y al mar – ya que tenemos un país con 5.500 kilómetros de costas – y todavía seguimos pensando que la patria cerealera o el ombligo del mundo sigue siendo el campo. El campo es tan importante como la Marina Mercante y creo que esto, en armonía, nos llevará a desembocar en un futuro mejor. Finalmente, nuestro objetivo concreto para los próximos años es plantearle al Gobierno Nacional volver a tener dos flotas pesqueras, una fluvial y otra de ultramar para que el Estado recupere presencia, como la que tuvo con la Flota Fluvial del Estado Argentino y la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA). Hay condiciones económicas para hacerlo, hay voluntad, los trabajadores y las organizaciones así lo queremos y pensamos que el Estado tiene que dar este paso cualitativo para ser, no solamente garantía de un futuro mejor sino para trabajar en armonía con el sector privado pero también con una presencia propia que no solamente regule sino que también acompañe el desarrollo del conjunto del puerto.

José Giancaspro, Secretario de interior de la FEMPINRA



“DEBE HABER SOLIDARIDAD, RESPETO Y TOLERANCIA”

El tema del inicio de conversación en cualquier publicación que aparece en diciembre siempre gira en torno al balance del año. Y en el caso de los Capataces, para romper el fuego con José (al que por esta única vez llamaremos como marca el documento) Giancaspro, Secretario General del Sindicato no haremos ninguna excepción.

-- **Pepe (de ahora un para siempre), ¿qué le decimos a los compañeros?...**

Que el 2007, en líneas generales, fue un año bastante positivo. No solamente para los Capataces sino para el resto de las organizaciones que nos acompañan.

-- **¿Por qué?**

Hemos conseguido un aumento, no como lo pretendimos en el comienzo pero aumento al fin, que lo pagaron todas las terminales. En especial el gran conflicto que ocurría se originaba en que Euroamérica se había retirado de la Cámara de Puertos Privados y no aceptaba el aumento salarial que habíamos conseguido. Y luego de varias reuniones directamente con el dueño (Pedro) y después con todo el equipo que lo acompañaba, pudimos lograr un acuerdo que fue si no en forma, sí en dinero, el 20% como el acuerdo que habíamos firmado con la Cámara.

-- **Este aumento, ¿fue como un oxígeno para las bases si tomamos en cuenta la situación país?**

Seguro, así es. Nosotros pensamos que la inflación fue superior pero ese 20% nos dejó conformes por todo el año.

-- También hay que pensar que tener 4 ó 5 puntos más del porcentaje de aumentos que se conoció en otros estamentos del país es importante...

Seguro.

-- **¿Cómo fue creciendo o desarrollándose la actividad durante este año?**

Se fue mejorando porque a pesar que teníamos los convenios firmados con las Cámaras de Puertos Privados, de Terminales

Portuarias y la de Depósitos Fiscales, algunas cosas firmadas no se cumplían por parte de la patronal. Pero eso lo fuimos modificando y aún los seguimos haciendo y esperamos que al cierre de este 2007 todos los convenios de esta actividad estén respetados como corresponde. Esto nos va a permitir comenzar el nuevo año en reuniones con las Cámaras para mejorar lo ya establecidos y corregir falencias que seguramente existen. Pero como te lo va dando el desarrollo de la actividad son cosas que no se pueden prever pero hay que ir apuntando para tratarlas pensando en el futuro.

-- **De sus respuestas me surge una nueva pregunta: ¿la patronal si puede, mira para el costado?**

Seguramente. Tenemos muchos conflictos en los puertos pequeños como Ibicuy, Lima o Atucha, pero no en San Pedro donde estamos fuertemente respaldados por todos los gremios, inclusive los Estibadores, que están dentro de la Federación. Entonces se logran cosas muy importantes para ellos. No ocurre en todos los casos porque parecería que algunos empresarios de portafolio, como han sido toda la vida, cuando están en un puerto y aparece la Federación se van a otro puerto o tratan de enfrentar a trabajadores contra trabajadores tratando de hacerles ver estaban mejor antes. Y todos los trabajadores saben que eran muy marginados. Había jornadas que cobraban \$ 20 por día... ¡¡¡Una vergüenza!!!! Pero con nuestra intervención, en muchos casos lo hemos cuadruplicado en poco tiempo lo que quiere decir que los estuvieron estafando durante el tiempo que los pudieron manejar. La ecuación es simple: si lo pueden pagar hoy, ¿por qué no lo hacían antes?.

-- **¿Cómo sienten o como ven la reacción de los trabajadores frente a esta gestión que están desarrollando?**

Las bases nos apoyan incondicionalmente, porque ellos saben muy bien que cuando la Federación, en el interior, por ejemplo, ganaban \$ 400.- por mes y hoy ningún trabajador gana menos de \$ 2.000.- básico. Entonces sap en como es la espalda que les brinda la Federación. Quizá falten algunas cosas, es cierto, porque

nosotros no decimos que este convenio es perfecto, pero siempre estamos en la búsqueda del mejoramiento de lo ya obtenido. Lo que queda claro es que lo que se tiene hoy es mucho más de lo que recibían antes del convenio. El otro flagelo es el trabajo en negro. Hay muchas empresas y otras tercerizadas que pagana un porcentaje en blanco y otro en negro y nuestra lucha es incesante. Los compañeros deben entender que este beneficio de bolsillo que logran hoy con este formato de pago, atenta contra su futuro. Porque si no tributan el día de mañana su jubilación será magra, miserable y ya no tendrán tiempo ni para la queja ni para la lucha reivindicatoria.

-- Se me ocurre que también hay que trabajar en la toma de conciencia de los compañeros.

Ni me hables. Hay compañeros que "vivieron" dentro del puerto toda su vida y a la hora de la jubilación tuvieron retribuciones humillantes. Y cuando les preguntamos por las empresas con las que trabajaban ahí destapaban la olla de los pagos en negro. Lo trabajadores no tienen que tener miedo y cuando reciben este tipo de propuesta de 50% en blanco y 50% en negro tienen que rechazarla y exigir el pago en blanco. Y recurrir a nosotros para que los respaldemos. El mejor apoyo lo van a encontrar siempre en la Federación. Yo, además de Secretario de mi Sindicato soy Secretario del Interior de la Federación y estoy bastante empapado en este tema. No le pasa solo a los Capataces sino también a todas las organizaciones gremiales.



-- De acuerdo a todo lo comentado, ¿con qué panorama se van a encontrar los compañeros en el arranque del 2008?

Nosotros necesitamos que los trabajadores estén totalmente unidos, respetando alas organizaciones gremiales como debe ser. Los delegados deben trabajar codo a codo con los dirigentes de las organizaciones porque debe quedar muy en claro que a los Secretarios Generales y a las Comisiones Directivas los eligen todos los trabajadores. Y los delegados, como también son elegidos por los trabajadores, están obligados a representarlos. Es imposible que la Federación – o cualquier gremio – pueda tener logros si no están apoyados por las bases. Las bases tienen que ser celosas de los dirigentes gremiales en el desempeño de su gestión. Nosotros no tenemos inconvenientes de que así sea. Lo que nos preocupa y nos molesta son aquellos trabajadores que piensan o accionan para conseguir mejoras personales y no son solidarios. Acá debe haber solidaridad, respeto y tolerancia en algunos casos con los dirigentes gremiales. Los trabajadores deben saber que nosotros no estamos solo en un terminal sino que atendemos la problemática de ellos y del sector en todos los puertos del país.



Se conformó la seccional local de la FEMPINRA

****Es la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina que agrupa a sindicatos del sector. *Su llegada a San Pedro es un avance en la defensa de los derechos de los trabajadores.***

El viernes pasado quedó formalmente inaugurada la seccional local de **FEMPINRA (Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina)**, tras un acto desarrollado frente a la sede, en San Martín al 200 –donde funcionara anteriormente la Asociación Señales de Vida-. El evento contó con la presencia de dirigentes del sector.

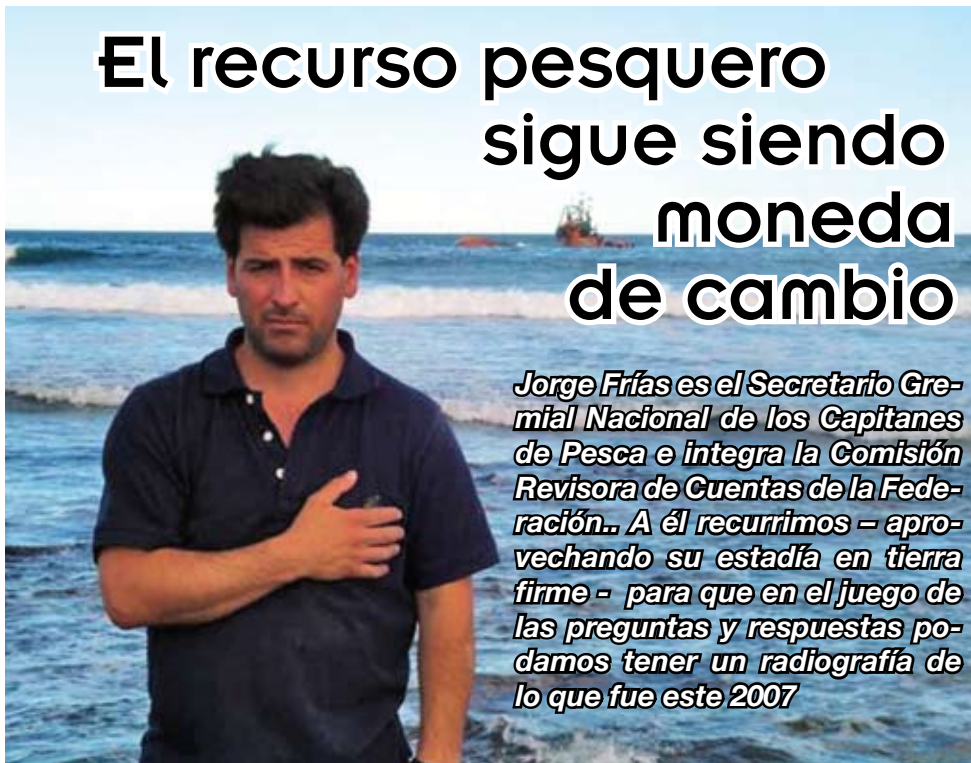
La entidad gremial se encuentra adherida a las 62 Organizaciones Gremiales, la CGT (Confederación General del Trabajo) y CATT (Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte).

Muchísimas personas se acercaron a la ceremonia, vislumbrada por constantes bombas de estruendo. **FEMPINRA** es una agrupación de gremios que nuclea, entre otros, a los sindicatos de guincheros, portuarios, balizamiento, encargados y apuntadores marítimos, electricistas y electronicistas navales.

Allí, el Secretario Gremial de la Federación a nivel nacional, Eduardo Villaverde, destacó la importancia de este paso para la defensa de los derechos de los trabajadores. En tanto, Eduardo Almada, de SUPA (Sindicato Unido Portuarios Argentinos), dijo que este avance en la organización sindical se da al mismo tiempo que el puerto local se transforma en el principal exportador de cítricos de la Argentina.

Nota publicada en el diario **EL IMPARCIAL de San Pedro** (A quien la revista agradece el cesión del artículo para su reproducción total)

El recurso pesquero sigue siendo moneda de cambio



1) ¿Cual fue la idea que se plantearon a comienzos del 2007?

-- La tarea realizada, derivó de la voluntad participativa de quienes hoy tenemos la obligación de dar lo mejor en función de lo prometido. Incluso en nuestro primer mandato, la renovación 2006-2010, con el 72 % del electorado, no hizo más que renovar voluntades, apoyados en la ineludible labor de los delegados y empleados, que sienten la responsabilidad del crecimiento del sindicato. En ese sentido, el trabajo fue apuntalar lo construido socialmente, económicamente y salarialmente, sumando capacitación y mayor participación social. Sindicalmente estamos conformes con lo alcanzado en el año transcurrido, pero sabemos que hay mucho más por hacer y estamos dispuestos a no aflojar en la tarea.

2) ¿Cómo la fueron desarrollando?

-- Para la labor, en principio, hubo que redoblar esfuerzos con el fin de contrarrestar cualquier signo de agotamiento de la gestión anterior, de tal manera que no dejamos de participar en ámbito alguno relacionado con la actividad pesquera, con el fin de acompañar el desarrollo de la política económica nacional y del desarrollo sindical. Incluyéndonos en la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte y próximos a ratificar la inserción dentro de la Confederación General del Trabajo, afianzando así la unidad de los trabajadores, entendiendo que es esta la única herramienta para la defensa de los intereses de los trabajadores. Igual tarea se desarrolló en Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, acompañando e integrando las Organizaciones Regionales.

3) ¿Cuales fueron las nuevas acciones que emprendieron y con qué resultados?

-- Las acciones nuevas se evidenciaron en las cuestiones internas de la Institución tales como, modificaciones en la estructura dirigenal y administrativa, acompañadas de un mensaje de pertenencia que no se venía cultivando con anterioridad. Por otra parte, se trabaja paralelamente en cuestiones de fondo, como lo son la búsqueda de los necesarios CCT que regulen la actividad en sus diversas artes, objetivo que el sector empresario viene postergando sistemáticamente. Y la tarea diaria de la atención al afiliado en asistencia de reclamos salariales individuales, gestiones de ART, control de Retención de Ganancia, Titulaciones y otros.

4) ¿Qué nuevos objetivos alcanzaron? (Salariales, sociales, recreativos...)

-- Salarialmente se renovaron algunos acuerdos individuales, pero en líneas generales esta tarea demanda una gestión permanente, dado los vaivenes continuos de la economía nacional y las variables que plantean los mercados internacionales y desde ya el recurso pesquero. Los logros sociales, principalmente sobre la prestación sanitaria, se vie-

Jorge Frías es el Secretario Gremial Nacional de los Capitanes de Pesca e integra la Comisión Revisora de Cuentas de la Federación.. A él recurrimos - aprovechando su estadía en tierra firme - para que en el juego de las preguntas y respuestas podamos tener un radiografía de lo que fue este 2007

ron complicados por los incesantes ajustes que fueron practicando deliberadamente los distintos prestadores de salud y de farmacología, Estamos orgullosos del funcionamiento de nuestra obra social, pero su población es escasa y nos encontramos limitados económicamente por un tope de aporte insuficiente. Internamente hemos tratado de sostener el nivel de prestación que alcanzamos en 2004/05, pero en el 2006 todo se hizo cuesta abajo y hoy estamos complicados, a la espera de que el Gobierno Nacional eleve el mencionado tope y así no vernos obligados a disminuir la cobertura a nuestros afiliados, al menos transitoriamente. Quiero destacar que por esta problemática hemos tocado a todas las puertas posibles, pero aun no hemos tenido soluciones. En lo turístico, vale apuntar que constituimos un sindicato relativamente joven y el desarrollo recreativo, es un proyecto que deseamos poder emprender en el corto plazo.

5) ¿Como fue la respuesta de los compañeros trabajadores frente a estas situaciones que se fueron desarrollando durante el año?

-- Los compañeros, al igual que quienes dirigimos, estamos ávidos de una respuesta a la inequidad absoluta que plantea el Impuesto a las Ganancias, los trabajadores tene-

mos conciencia tributaria tal lo establecido por la legislación vigente, apostamos a un Estado financiado para que pueda brindar servicios tan necesarios como son la salud y la educación a los más necesitados. Esta conciencia tributaria, no es hoy considerada, siendo demasiado onerosa para nuestros representados, ya que no se acompaña la pérdida del poder adquisitivo del salario o el incremento de la canasta básica alimentaria con la variación de los mínimos no imponibles del impuesto. Desde nuestro puesto de trabajo y por el término de nuestro mandato, no claudicaremos en esta lucha contra la política tributaria distorsiva que hoy pone tope a la equidad salarial y que por el contrario, da lugar a aquellos compañeros que entienden esta realidad como se la presenta, sin pensar las consecuencias a largo plazo, fomentando el trabajo en negro y tentando a quienes trabajan absolutamente en blanco. De esta situación los empresarios pesqueros, hacen leña del árbol caído, poniendo en riesgo la seguridad social que brinda el salario en blanco, el derecho al descanso, a la protección ante accidentes, a la capacitación, a la estabilidad laboral y a la rueda laboral entre otros.

Como otro talón de Aquiles debemos reconocer también, que más allá de nuestro esfuerzo, tampoco hemos alcanzado resultado en la cuestión del merecido retiro. La remuneración jubilatoria y su movilidad nos demandó horas de gestión, pero los resultados como ustedes saben, no pueden depender de nuestro trabajo, cuando ni siquiera el Poder Legislativo ni el Judicial terminan de definirse.

Tenemos algunas propuestas, solo esperamos que nos convoquen, para intentar realizar nuestro aporte o al menos que nos convenzan que no es posible aplicar lo que pensamos.

6) ¿Cómo está - en general - el Puerto de Mar del Plata hoy?

-- Tanto el puerto marplatense como los patagónicos, se encuentran muy inestables. Esto se debe a la irresponsabilidad de algunos empresarios del sector, que no miden consecuencias, y operan a corto plazo al desarrollar la política empresaria, lo que se agrava por la sobredimensionada flota que opera en el cala-

dero argentino y las consecuencias que conlleva una pesca indiscriminada, provocando picos muy altos en la demanda de mano de obra, para luego generar desocupación y abandono de trabajadores ante las bajas capturas.

7) Si bien es cierto que turísticamente comienza la temporada alta para la ciudad toda, ¿para el Puerto también?. ¿Cómo imaginan este verano?

-- Justamente es la economía nacional, el termómetro que marcara el éxito de la temporada. Por lo que se observó en el transcurso del año y en los denominados fines de semana largos, sin dudas el costo para turismo que llega exterior es muy accesible y, tal vez algo elevado a nivel nacional. De todos modos, Mar del Plata como el resto de los centros turísticos de nuestra hermosa Argentina se verán colmados.

8) ¿Cual es la idea proyectada para el 2008?. ¿Donde va a estar la mayor fuerza del sindicato: en los objetivos salariales o en los sociales?. ¿O en los dos al mismo tiempo?

-- La satisfacción, no nos oculta la necesidad de alcanzar soluciones a temas puntuales como lo son: el cuidado del recurso pesquero, compleja tarea dado que consideramos que para lograr la sustentabilidad, todos y cada uno de los protagonistas deberemos ceder algo y esto no es menor, ya que si pensamos en la inversión económica del empresario conocemos la respuesta. Pero existe otra cuestión y es la problemática social, proveniente de aquellos trabajadores que siendo argentinos con los mismos derechos, apostaron a esta actividad dejando trabajos anteriores y también están los jóvenes que apostaron a la actividad y a quienes no se les puede pedir que dejen la misma, más aún cuando no hay muchas opciones. Los actores son diversos e incluye a los trabajadores tales como: amarradores, estibadores, camioneros, fileteros, envasadores, oficinistas y todos las actividades afines.

La problemática es grave y sin lugar a dudas, es consecuencia de la conducta emanada desde los distintos gobiernos que actuaron contra

la Constitución y no repararon en la prevención, los distintos trabajadores no hicieron más que trabajar. Hoy para encontrar una solución a largo plazo no solo debemos pensar en los actores enumerados, debemos pensar en la flota vetusta y en su dimensión, también en la distribución de ésta y desde ya en las zonas de pesca.

Estamos convencidos que solucionando dos temas fundamentales como "impuesto a la ganancia y jubilación", nos encontraríamos con un escenario inmejorable para consensuar entre los sectores involucrados, verdaderos Convenio Colectivo de Trabajo, ya que algunos compañeros trabajadores con más de 52 años podrían retirarse y disfrutar el merecido descanso con un haber digno. Sistemáticamente se generarían espacios de trabajo para quienes hoy no lo tienen y la equidad en ganancias ya no sería una ardid utilizable por parte del empresario para el pago en negro, permitiendo finalmente el protagonismo de un Convenio de Trabajo que se afiance concretamente, en un rentable sueldo básico, un valor de franco que permita mantener activa la rueda laboral y que a su vez no descuide la esencia de nuestra actividad extractiva, que es la producción.

Finalmente, desde el sector marítimo se generaría una importante modificación en el esquema actual, que impide a los políticos tomar decisiones de fondo en el salvataje del caladero, por temor a enfrentar inevitables conflictos sociales. No hay dudas entonces, que la solución necesaria para la jubilación, ganancias y caladero están necesariamente vinculadas y son consecuentes.

9) ¿Hay algún tema que Uds. crean que es importante agregar?...

-- Si, sentirnos orgullo de poder celebrar próximamente el 25 Aniversario de una unidad sindical en permanente afianzamiento y en carácter personal, instar a los jóvenes de esta actividad, a comprometerse en el interés nacional y que no se limiten a reprochar que se hizo para que el país viva, hasta la fecha, de espaldas al mar. La soberanía se extiende también sobre la plataforma submarina y debemos defender su riqueza. El recurso pesquero aún sigue siendo moneda de cambio, pero se agota.

CURSOS DE CAPACITACION



Comenzaron los cursos del Centro de Formación y Capacitación (CEFORCAP) para los Trabajadores Marítimos Portuarios y de la Industria Naval de la República Argentina.

Fueron presentados en la sede del **CCAS**, en Combate de los Pozos 235, lugar en el que se dictarán regularmente los lunes y martes de 14,30 a 18,30 horas para los trabajadores Guincheros, los miércoles de 10 a 18 horas para los trabajadores de Seguridad e Higiene y para el gremio de los Apuntadores los jueves y viernes de 14,30 a 18,30 horas.

Para los trabajadores de la Industria Naval el comienzo de la cursada está previsto para el mes de diciembre, en los Astilleros Proios S.A. en Dock Sud los lunes y viernes de 7,30 a 13,30 horas..

En el momento de la presentación, el **Secretario General Cayo Ayala (SAON)** puntualizó que “no podemos pretender que las estrategias de formación surjan de manera espontánea o del ideario de los que toman a la formación y capacitación como un bien de mercado y no como un derecho adquirido por los trabajadores.”

Con el salón de la planta baja del **CCAS** completo por la presencia de los compañeros trabajadores representantes de las

distintas corrientes gremiales, el **Subsecretario de Internacionales Víctor Raúl Huerta (Marina Mercante)** hizo un recorrido recordatorio del lugar elegido para el desarrollo de esta propuesta y puntualizó las connotaciones históricas del solar que ocupa en este momento.

Daniel Lewicki, Secretario de Formación Profesional (FEMPINRA) abundó en detalles sobre la importancia de la formación profesional y el **Secretario General Adjunto Juan Carlos Schmid (Dragado y Balizamiento)** dejó bien en claro la importancia de este emprendimiento en manos de los trabajadores para el desarrollo futuro y en defensa de la acción empresarial siempre negativa frente a escenarios y acciones que tienden a la capacitación el crecimiento de las bases.

Serán cursos para la recuperación de oficios del sector y a la recalificación laboral y comprenderán a:

Sector Portuario: formación de operadores de grúas móviles, de apuntadores y de capataces portuarios, como así también a los de protección de buques e instalaciones.

Sector Marítimo y de Navegación Fluvial: personal embarcado STC – W95 OMI que tendrán su capacitación en lucha contra incendios, primeros auxilios básicos, supervivencia en el mar y seguridad personal y responsabilidades sociales.

Sector de la Industria Naval: podrán acceder los aprendices avanzados en soldadura, en calderería y los operarios calificados en arenado y pintura.

También se ofrecerán cursos para mejorar la gestión en seguridad, higiene y medio ambiente laboral.

En definitiva, esta propuesta tiene como objetivo mejorar la salud y seguridad en el trabajo en todo ámbito laboral, a partir de la progresiva reducción de los riesgos de accidentes y enfermedades profesionales. Y también tiene como finalidad, desarrollar acciones de formación en seguridad, higiene y medio ambiente laboral. Finalmente quedó establecido, como cierre de la presentación, que las mejoras en las condiciones laborales son parte de la tarea para la formación de los trabajadores.

El 5 de diciembre tuvo su primer Acto de Colación con la entrega de diplomas al primer curso de egresados en el **“Taller en Salud y Seguridad para la Actividad Marítima, Portuaria y de la Industria Naval”**.

Tuvo más de 40 alumnos regulares que cumplieron un ciclo de capacitación que les permite el manejo de un recurso superior en el área.

La ceremonia de entrega de los diplomas estuvo presidida por el **Secretario General de la FEMPINRA, Cayo Ayala** y contó también con el apoyo de **Daniel Lewicki, Secretario de Formación Profesional.**

El “detalle” de esta primera promoción fue que entre los alumnos y como lo muestra la foto superior– tal vez predicando con el ejemplo práctico – estuvo **Roberto Eduardo Coria, Secretario General de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina** quien recibió su diploma que lo acredita como egresado en esta especialidad.

Presente y Futuro

El 30 de Junio de 1951 se funda el Sindicato Flota Petrolera del Estado, con Personería Gremial otorgada por el Ministerio de Trabajo, que facultó a dicha Institución para actuar en todos los Puertos del País, siendo una Entidad Gremial de 1er. Grado., representando a los trabajadores de Marinería y Maestranza de los buques tanques de la Ex Y.P.F. A partir de la privatización de YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES y la venta de sus activos, entre ellos, de 16 buques tanques que constituían su Flota Petrolera, se logró que dicha Empresa Petrolera Nacional les vendiera a los trabajadores 8 buques tanques, alguno de ellos, adquirido con el producto de las indemnizaciones por despido que cobraron los ex agentes.

Dicha Empresa autogestionada, denominada NAVIERA SUR PETROLERA S.A. conformó su capital social con el 50% de las Acciones para los trabajadores a título personal y el otro 50% a nombre de la Entidad Gremial.

Cabe destacar que, desde su nacimiento se mantuvo en los buques el Pabellón Nacional, a pesar de las atractivas y ventajosas consecuencias económicas que recibieron aquellos que se acogieron a la bandera de conveniencia. Asimismo la empresa de los obreros realizó todas las reparaciones en Astilleros Nacionales, redundando en beneficio del obrero naval argentino y su grupo familiar directo.

El sostenido crecimiento de este Emprendimiento ha logrado afianzar en forma notoria el campo laboral, dando trabajo a muchos compañeros de la actividad marítima, asegurando a futuro su jubilación. En el orden social, los afiliados a este proyecto ya consolidado, son beneficiarios de Obra Social, de turismo, en



Jorge Fedenczuk, Sec. Gremial y Daniel Ocampo Sec. de Contabilidad y Finanzas

una extensa red hotelera de todo el país, otorgamiento de préstamos vacacionales, a ser descontados en cuotas sin interés y subsidios diversos, entre otras cosas.

Plan de Desarrollo:

1- El día 11 de Septiembre fue bautizada la Barcaza ARGENTINA IV, (ultima de una serie de 4 unidades) realizada por el Astillero Domecq García, que transportan productos livianos en el Litoral Fluvial. (ver nota pag. 7)

2- Se encuentran en ejecución 2 remolcadores de empuje denominados "Lázaro" y "Domador". En breve se efectuará una importante obra de rebuilding (adaptación a normas internacionales) en el "B/T. Eduardo Virasoro", buque insignia de la empresa obrera. Simultáneamente, comenzaran las obras de construcción de la Barcazas Argentina V y VI.

3- A futuro esta prevista la construcción de un Remolcador de Empuje de 4.000 HP, otro de 1200 HP, mas un Buque Tanque Livianero de entre 6000 y 10000 M3.

Este plan de desarrollo expuesto precedentemente, esta fuertemente vinculado a los compromisos contractuales de transporte convenidos con Repsol YPF.-

En la jerga marinera, cada vez que un buque suelta amarras, comienza aquello denominado "aventura del mar", este sueño ideado por quien fuera nuestro conductor el Cro. Eduardo Virasoro, fue lanzado como esos cabos a la ventura de que los trabajadores sean dueños de su propio destino.-



ROMCH

ZARATE - CAMPANA

Como una de las acciones de cierre de este año 2007, la autoridades de la Federación realizaron una visita a la sede Zárate-Campana para compartir con los trabajadores de esas dos secciones, más los de San Pedro e Ibicuy, las últimas sensaciones de un año muy duro y muy productivo de trabajo y el augurio de un venturoso 2008.

El Secretario General Cayo Ayala puso el acento en “ver los lineamientos a seguir con el advenimiento del nuevo Gobierno Nacional y remarcó con énfasis la importancia y la toma de conciencia con respecto a la solidaridad que debe reinar entre todos los compañeros portuarios para ser cada vez más sólidos en la búsqueda de nuevo objetivos”. José “Pepe” Giancaspro, Secretario de Interior, dejó bien en claro que “no le vamos a firmar ningún cheque en blanco a nadie. Ya pasamos por esa experiencia y no vamos a dar pasos en falso. En este momento debemos pensar con la mente y obrar con el corazón. Todos los compañeros debemos trabajar en equipo y todos los cuadros debemos dar juntos cada uno de los pasos que nos llevan a los objetivos buscados.”

El Secretario Administrativo Roberto Coria agradeció “ el crecimiento del sector en los últimos 4 años. Ponderó el armado de equipos y la conciencia gremial que habían alcanzado los compañeros trabajadores y la interpretación que tienen todos los trabajadores a discutir sus derechos laborales en todos los fueros a través de la Federación. Las bases tiene que ser un solo cuerpo” culminó el dirigente.

La sede, colmada de trabajadores, recibió con beneplácito esta visita que sirvió, además, para que ellos puedan exponer en esa reunión algunos aspectos puntuales de sus necesidades actuales que los dirigentes se comprometieron a solucionar con las debida urgencia.



Acuerdo

La oportunidad sirvió, además, para la firma del acuerdo entre Roberto Coria (Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles) y Leonardo Santos (SUPA delegación Zárate-Campana) para dejar establecido el encuadramiento de los autos y barcos cocheros con el Sindicato.

PARA QUE SEPAN TODOS...

Los compañeros saben que siempre tuvimos la idea de formalizar una revista y darle continuidad. Después de algunos intentos y sobre la conocida acción de “prueba-error” creemos que en esta oportunidad iniciamos el recorrido exacto por el camino buscado.

La idea madre es que haya “una sola voz en los puertos”. Lo suficientemente sólida y fuerte para que todos sepamos cual es el sonido de la voz de la Federación y hacia donde apunta.

Todos los gremios tienen previsto su espacio. Con noticias propias que van a ser de interés general para todos los compañeros que verán reflejadas en nuestras páginas la acción de sus gremios específicos pero también la de sus pares. Y de la comparación, estamos seguros, surgirán nuevas ideas que nos van a permitir el crecimiento permanente.

Desde esta Secretaría de Prensa de la FEMPINRA que hoy me toca ocupar quiero que todos entiendan que el espacio y la ubicación dentro de la revista no son caprichosos ni elegidos. La importancia del contenido de cada una de las notas será la que marque el despliegue periodístico que va a tener.

Nuestra idea principal es informar a las bases de todas las acciones que desarrollan en conjunto los gremios portuarios y que los dirigentes estén siempre presentes para, a través de la revista, informar de todas las acciones y gestiones que llevan a cabo día a día para mejorar la calidad de vida de todo el sector.

Queremos que a través de la revista los compañeros trabajadores puedan informarse y analizar, pensar y proponer, exponer sus propias ideas y entender todos los días un poco más cual es la real problemática que nos toca vivir.

También queremos que nos conozcan. Con nuestra revista



vamos a llegar a todos los sectores. Los dirigentes de todo el país van a recibir los ejemplares personalmente y van a empezar a entender que hay “una sola voz en los puertos”. Los políticos tendrán en su mesa de trabajo, a través de la información que le hagamos llegar con la revista, el día a día de nuestro sector y ya no podrán esgrimir la vieja frase “yo no estaba enterado”.

Los grandes comunicadores de la radio y la televisión tendrán en cada una de nuestras apariciones la revista en su poder. Y de ellos dependerá retransmitirle a toda la audiencia

de los programas que conducen nuestras informaciones. Los directores y secretarios de redacción de los diarios también van a recibir nuestra revista. Y será su responsabilidad volcar en las páginas de sus medios nuestra información o preguntarnos a través de sus periodistas como pueden hacer para ampliar los datos que les estamos enviando. Pensamos en grande porque nos sentimos adultos. Y como adultos que somos, democráticamente, vamos a difundir nuestras ideas en todos los sectores de la sociedad argentina. Estamos preparados para la acción. Porque estamos unidos. Porque cada día nos capacitamos un poco más para enfrentar la problemática del mundo en el que vivimos. Porque ya somos “una sola voz en los puertos.”

Es por eso compañeros, que desde mi condición de Secretario de Prensa de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina acepto el desafío de ser el responsable de esta publicación. Y agradezco la confianza que han depositado en mí y en este equipo de trabajo todos los dirigentes de la Federación y fundamentalmente ustedes, los compañeros trabajadores, porque si ustedes no estuvieran ahí, en su lugar de trabajo, de nada serviría que nosotros estemos acá.



CEFORCAP

La visita a la sede Zárate-Campana sirvió para comprobar que ya está en pleno funcionamiento la filial del CEFORCAP (Centro de Formación y Capacitación) donde las compañeras y los compañeros de las sedes Zárate, Campana, San Pedro y Puerto Ibicuy comenzaron a participar de los cursos que se comenzaron a dictar en el último trimestre de este año y que tendrán plena vigencia durante todo el 2008.



Los Serenos y la Seguridad en los Puertos

La categoría profesional de sereno de buque se encuentra reglamentada por el REGISEPORT, que en el art. 201.2010 establece que las funciones del sereno del buque consistirán en la vigilancia general de los buques amarrados en puerto, como asimismo de la carga o mercaderías depositadas en muelles, riberas y plazoleas oficiales dentro de la jurisdicción de la Prefectura Naval Argentina.

La seguridad es esencial para la vida de la comunidad. La zona portuaria es de jurisdicción federal y la seguridad está a cargo del Estado Nacional a través de la Prefectura Naval Argentina que ejerce el poder de policía, siendo los serenos de los buques el personal civil que hace la vigilancia de las naves atracadas en el puerto. En este mismo orden señalamos que las terminales portuarias deben cumplir con la normativa vigente y asegurarse la presencia de los serenos de los buques en el cumplimiento de sus funciones de vigilancia y demás circunstancias.

Para nosotros, las leyes 23.696 y 23.697 conocidas como de Emergencia Económica y Reforma del Estado, disponían que en el supuesto de las privatizaciones se mantenía el encuadre del personal ocupado tal cual existía al momento del acto privatizador.

Por ello las empresas adjudicatarias de la zona portuaria, encontrándose vigente el REGISEPORT, sin las únicas legitimadas colectivamente como continuadores de las empresas que ante-



Antonio Ivaldi

riormente negociaban.

El Ministerio de Trabajo, Empleo y Formación de Recursos Humanos señaló en primer término que el REGISEPORT, establecido por el decreto 890/80, se encuentra plenamente vigente en tanto y en cuanto no se han dictado nuevas normas para la privatización.

La vigilancia a cargo de los serenos de buques es obligatoria para determinadas embarcaciones. Al respecto, el art- 202.0216 del REGISEPORTA, establece la no obligatoriedad de la vigilancia de las mercaderías o cargas depositadas en los muelles, riberas o plazoleas oficiales por parte de los serenos de buques.

Pero esta obligatoriedad no es absoluta, ya que en el supuesto de que los interesados establecieran o pretendiesen establecer vigilancia en ese espacio

físico, deberán ocupar serenos oficializados para realizarla.

Debe tenerse en cuenta que existe una cuestión de orden público relacionada con la normativa, que radica en el hecho de que los serenos de buques revisten el carácter de "auxiliares" de la Prefectura Naval Argentina.

Entre las obligaciones establecidas, encontramos la de impedir y denunciar todo intento de introducción o salida de mercaderías en infracción a las leyes aduaneras, entre otras...

Con la resolución de aplicación de la ley 23.551, los serenos de buques son los únicos trabajadores que en la zona portuaria tienen a cargo la vigilancia en lo atinente a custodiar mercadería o cargas depositadas en muelles o terminales portuarias privadas, en su carácter de "auxiliares" de la Prefectura Naval Argentina.

Consejo Directivo Central

Período 29/03/06 al 29/03/08

Secretario General

Secretario General Adjunto

Secretario Gremial

Secretario Administrativo

Secretario de Interior

Secretario de Acción Social

Secretario de Internacionales

Subsecretario de Internacionales

Secretario de Prensa

Subsecretario de Prensa

Secretario de Formación Profesionales

Subsecretario de Formación Profesional

Ayala, Cayo (SAON)

Schmid, Juan Carlos (Dragado y Balizamiento)

Villaverde, Eduardo (Marina Mercante)

Coria, Roberto (Guincheros)

Giancaspro, Jose (Capataces)

Pucci, Juan Carlos (Patrones)

Venturini, Enrique (Electricistas Navales)

Huerta, Victor Raúl (Marina Mercante)

Rebollo, Luis Hector (Apuntadores)

Alessi, Armando (Conductores Navales)

Lewicki, Daniel (Guincheros)

Delgado, Ariel (Capitanes y Baqueanos)

Comisión Revisora de Cuentas

Titulares: 1° Ivaldi, Antonio (Serenos) - 2° Frias, Jorge (Capitanes de Pesca) -
3° Avalos, Juan Carlos (Apuntadores)

Suplentes: 1° Bogliano, Ricardo (Capataces) - 2° Clives, Sergio (Hielo)



Ceferino Namuncura

