



FEMPINRA

NOVIEMBRE 2010

1945 17 DE OCTUBRE 2010

DÍA de la LEALTAD

1950 - 2010
Néstor Carlos Kirchner

Tercerización
Pág.38

Ricardo Luján
Sub Secretario de Vías Navegables
Pág. 8 y 9

Noemí Rial
Viceministra de Trabajo
Pág. 20 y 21

Puertos de la Argentina
Pág. 22 a 32



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 Organizacion

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
Osvaldo 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 - STHIMPR) - 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)

17 DE OCTUBRE DE 1945:

PROTAGONISMO POLITICO Y JUSTICIA SOCIAL

El 17 de Octubre de 1945, que la **Confederación General del Trabajo**, ha reivindicado y festejado hace unos días en el estadio de River Plate, (ver detalle en el interior de esta edición), implicó la continuidad histórica del compromiso irrevocable del Movimiento de los Trabajadores con el proceso de transformación política y social que significó aquella jornada y el peronismo como filosofía política y proyecto de gobierno, basado en la Justicia Social.

Mucho se ha escrito acerca de la significación de lo sucedido en aquella jornada histórica. Lo cierto es que merece destacarse la lealtad de la clase trabajadora con su Líder, que expresaba la continuidad de un proyecto de país, que desde la perspectiva nacional y popular, comenzó a incluirlos social y políticamente.

El pueblo y los trabajadores se volcaron a las calles en aquel octubre del 45 para sostener su dignidad y el modelo de país industrial y de respeto a la dignidad del trabajador que implicó la irrupción del entonces **Coronel Perón** en la política argentina.

Cuando el 2 de diciembre de 1943, el Coronel Perón asumía la conducción del Departamento Nacional del Trabajo, luego Secretaría de Trabajo y Previsión, en un histórico discurso a los trabajadores, auguraba el Inicio de una década de políticas sociales en la Argentina.

El afianzamiento y profundización de la legislación obrera, el fortalecimiento de las organizaciones sindicales, con la sanción del Decreto 23.852 y el inicio de un mode-

lo de Nación donde el hombre en el trabajo, era el eje y el destinatario de la acción gubernamental, fueron los elementos que consolidaron aquella alianza, entre el líder y los trabajadores, inquebrantable aún hoy a lo largo de los años.

El acto de la Confederación General del Trabajo (CGT), en este 2010, además de multitudinario, con un protagonismo efectivo de nuestra **Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA)**, sostuvo la reivindicación de aquel compromiso de lealtad, conforme lo expresara el **Cro. Hugo Moyano** en su alocución. Lealtad que trasciende los tiempos, y se asienta nuevamente, con la actual administración de nuestro país, en cuanto rescata aquellos ideales, aquel protagonismo, el de los días felices, con paritarias y legislación social progresiva e incluyente.

Como se señalara en aquella jornada del 18 de Setiembre de 2009, donde dimos inicio a la **Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista**, con la Declaración de Mar del Plata *"Nos animan nuestros líderes y nuestros mártires, los programas de La Falda (1957) y de Huerta Grande (1962), el espíritu del 1° de Mayo de 1968, el Acta de Compromiso Nacional del 8 de junio de 1973, los 26 puntos de la CGTRA y de las luchas del Movimiento de Trabajadores Argentinos (MTA) contra el neoliberalismo. También el anhelo de servir al conjunto del pueblo argentino."*

El Documento continúa señalando: *"Porque, no nos engañemos, para desterrar el hambre de la argentina se necesita pleno*



Empleo, plena Educación, plena salud y plena alimentación. Y a eso, nosotros le llamamos Justicia Social. ..En definitiva nos comprometemos a una construcción política que sea agradecida con los propios, leal con los aliados, respetuosa de los adversarios e intransigente con el enemigo, evocando lo mejor del peronismo cuando decía que sobre la unidad de los trabajadores vamos a sentar los cimientos de la Nación. Para finalizar, hoy como ayer estamos dispuestos a defender el mandato popular, las instituciones y la democracia." Como aquel 17 de Octubre, nuestro compromiso sigue vigente, con la Confederación General del Trabajo, como eje y sustento del Proyecto de Transformación, con América Latina como norte de unidad y con la justicia social, como programa de Nación.

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: Luis 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 - Web: www.fempinra.com.ar

NOVIEMBRE 2010

El estado invertirá 112,5 millones y señalización de la Hidrovía

La presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** encabezó la firma del contrato de dragado y señalización de más de 650 kilómetros de la Hidrovía Paraná-Paraguay, en el tramo Santa Fe-Confluencia, que demandará una inversión del Estado de 112,5 millones de dólares durante los tres próximos años y que permitirá aumentar la capacidad de tráfico de productos, principalmente agrícolas, minerales y combustibles.

"Se trata de un contrato de 112,5 millones de dólares y, mientras duren las obras, el peaje será cero", dijo **Cristina Fernández**, para luego subrayar que "es una inversión de todos los argentinos para que se pueda transportar con mayor competitividad el grano argentino" y otros tipos de producto que circulan por la Hidrovía.

Durante el acto, desarrollado en el Salón de la Mujer, Cristina Fernández estuvo acompañada por los ministros de **Planificación, Julio De Vido**; de **Economía, Amado Boudou**; y del **Interior, Florencio Randazzo**.

En tanto los gobernadores **Hermes Binner (Santa Fe), Jorge Capitanich (Chaco) y Sergio Urribarri (Entre Ríos)**, las provincias que se verán beneficiadas con las obras, se conectaron con la Presidenta a través de una teleconferencia mantenida desde el Puerto de Santa Fe, donde también estuvo presente el secretario de Transporte, **Juan Pablo Schiavi**. El acuerdo, que contempla la renegociación del contrato y cuestiones referidas a aspectos impositivos, fue firmado con la empresa **Hidrovía SA** integrada por la argentina **Grupo Emepa**; y la firma belga **Jean De Nul**.

En su discurso, Cristina Fernández dijo que este es "un día muy especial", para luego señalar que unos minutos antes había firmado convenios de desendeudamiento con las provincias de Corrientes y Catamarca, "con lo que hemos cumplimentado el 98 por ciento" de los acuerdos con distritos que conforman el plan puesto en marcha por la Nación.

Cristina Fernández destacó la política de desendeudamiento que lleva adelante su Gobierno y criticó al titular del bloque de Diputados de la UCR, **Oscar Aguad**, quien contrajo empréstitos por 60 millones de pesos-dólares en el año 2000, cuando se desempeñó como **interventor** en la **Municipalidad de Corrientes**.

En lo que respecta a la Hidrovía, la Presidenta afirmó que estas obras permitirán trans-

portar sin inconvenientes la creciente producción agropecuaria del país, que en los próximos años preparará a 150 millones de toneladas, según las proyecciones que maneja el Ministerio de Agricultura de la Nación.

Cristina enfatizó que "los desastres que hemos vivido (en el pasado) en términos de gestión, de obras, de viviendas, tienen responsabilidades" y que los emprendimientos que se llevaron adelante en los siete últimos años se pudieron hacer porque existe una "administración" eficiente.

"Por eso tenemos autoridad para pararnos frente a algunas cosas y pedir que nos dejen gobernar, que dejen de poner palos en el camino y que lo que hay que hacer es plantearle al país alternativas viables si es que no les gusta este modelo", sostuvo la Presidenta.

Cristina Fernández dijo que la concreción de estas obras permite poner de manifiesto "claramente" para dónde van los recursos y

que "las cosas no son actos de magia, son un producto de la administración y la gestión".

La Presidenta volvió a defender los subsidios que se destinan al sector transportista, en especial a colectivos y trenes, a los que calificó de "un subsidio al transporte de la fuerza laboral".

"Cuando hablan de los subsidios a los transportes, díganme si la tarifa de un tren o un colectivo fuera de 4 a 5 pesos, cuánto creen que tardarían los sindicatos en ir a pedirles un aumento salarial", preguntó la jefa del Estado al sector empresario.

Cristina Fernández también resaltó la política

llevada adelante en los últimos años, en especial en 2009, de fomento de la "demanda agregada" y puso como ejemplo una noticia publicada que da cuenta que el presidente estadounidense, **Barack Obama**, se está replanteando la decisión de ayudar durante la crisis al sector financiero, sin impulsar la demanda agregada.

"Todo esto nos permitió hoy tener un crecimiento (de la economía) acumulado del 9 por ciento en lo que va del año", concluyó la Presidenta.

En base al convenio firmado, los trabajos de dragado y señalización se realizarán a lo largo de más de 650 kilómetros de la hidrovía Paraná-Paraguay (entre los kilómetros 584 y 1.238), y permitirán que la principal vía de ex-



La Presidenta, acompañada por el ministro de Economía, Amado Boudou; el gobernador de Corrientes, Ricardo Colombi; el ministro de Planificación Federal, Julio De Vido; y el ministro del Interior, Florencio Randazzo, en el Salón de las Mujeres Argentinas del Bicentenario de Casa Rosada

portación del país se pueda navegar durante las 24 horas los 365 días del año.

La Hidrovía es una mega obra de ingeniería que permite aumentar la capacidad de tráfico de productos, principalmente agrícolas (soja), minerales (hierro y manganeso) y combustibles, viabilizando el transporte de grandes cargas a través del sistema fluvial Paraguay-Paraná-Uruguay-Río de la Plata.

El incremento de profundidad proyectado entre Santa Fe y Puerto San Martín es de tres pies y desde allí hasta el océano Atlántico, dos pies.-

ones de dólares en dragado a Paraná-Paraguay.

REQUERIRÁ UNA INVERSIÓN DE U\$S 112,5 MILLONES Y POR TRES AÑOS NO SE COBRARÁ PEAJE

CRONISTA.COM

Firman contrato para comenzar las obras en la Hidrovía

La presidenta Cristina Fernández firmó ayer un contrato con la empresa Hidrovía, de capital nacional y belga, para dar inicio a las obras de señalización y dragado del río Paraná, clave para el transporte fluvial entre socios del Mercosur.

Las obras se ejecutarán en el tramo de 650 kilómetros del río que va desde la ciudad de Santa Fe hasta Confluencia, paraje en el que el Paraná se une con el río Paraguay. El contrato formado prevé que el Estado argentino girará a la empresa un total de u\$s 112,5 millones por tres años, período durante el cual la compañía no cobrará peaje para el transporte fluvial.

En un acto en la Casa Rosada, Fernández destacó la "competitividad" que esta obra dará al país, en su carácter de exportador mundial de alimentos. Los trabajos de dra-

gado y señalización permitirán que ese tramo del río Paraná, principal vía de transporte fluvial del país, sea navegable para buques comerciales durante todo el día, lo que reduce los costos y los tiempos para el transporte de cargas.



Las tareas de dragado, por las que se crearán cien puestos de empleo, permitirán la navegación de buques con un calado de 28 pies para finales de 2011 y de 32 pies posteriormente.

"Es una inversión de todos los argentinos para que se pueda transportar con mayor competitividad el grano argentino y otros tipos de producto que circulan por la Hidrovía", remarcó

la mandataria, durante el acto desarrollado en el Salón de la Mujer en el que estuvo acompañada por los ministros de Planificación, Julio de Vido; de Economía, Amado Boudou; y del

Interior, Florencio Randazzo.

En tanto, los gobernadores de Santa Fe, Hermes Binner; de Chaco, Jorge Capitanich, y de Entre Ríos, Sergio Urribarri —las provincias que se verán beneficiadas con las obras— se conectaron con la Presidenta a través de una teleconferencia mantenida desde el Puerto de Santa Fe, donde también estuvo presente el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi.

Defensa de subsidios

Asimismo, en su discurso la Presidenta volvió a defender los subsidios que se destinan al sector transportista, en especial a los colectivos y trenes, a los que calificó de "un subsidio al transporte de la fuerza laboral". "Cuando hablan de los subsidios a los transportes, díganme, si la tarifa de un tren o un colectivo fuera de \$ 4 a \$ 5, ¿cuánto creen que tardarían los sindicatos en ir a pedirles un aumento salarial?, preguntó la jefa del Estado al sector empresarial.

Permitirá aumentar la capacidad de tráfico de productos

ámbito.com

Expectativa por el dragado de Hidrovía

Cristina de Kirchner encabezó ayer la firma del contrato de dragado y señalización de más de 650 kilómetros de la Hidrovía Paraná-Paraguay, en el tramo Santa Fe-Confluencia, que demandará una inversión de 112,5 millones de dólares durante los tres próximos años y que permitirá aumentar la capacidad de tráfico de productos, principalmente agrícolas, minerales y combustibles.

Durante el acto, desarrollado en el Salón de la Mujer, Cristina estuvo acompañada por los ministros de Planificación, Julio De Vido; de Economía, Amado Boudou; y del Interior, Florencio Randazzo.

En tanto los gobernadores Hermes Binner (Santa Fe), Jorge Capitanich (Chaco) y Sergio Urribarri (Entre Ríos), las provincias que se

verán beneficiadas con las obras se conectaron con la Presidenta a través de una teleconferencia mantenida desde el puerto de Santa Fe, donde también estuvo presente el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi.

Contratos

El acuerdo, que contempla la renegociación del contrato y cuestiones referidas a aspectos impositivos, fue firmado con la empresa Hidrovía SA integrada por la argentina Grupo Emepa, y la firma belga Jean De Nul.

La hidrovía es una megaobra de ingeniería que permite aumentar la capacidad de tráfico de productos, principalmente agrícolas (soja), minerales (hierro y manganeso), y combustibles viabilizando el transporte de grandes cargas a través del sistema fluvial

Paraguay-Paraná-Uruguay-Río de la Plata.

El incremento de profundidad proyectado entre Santa Fe y Puerto San Martín es de tres pies y desde allí hasta el océano Atlántico, dos pies.

También es inminente la concreción del dragado, apertura y mantenimiento de esta vía navegable en todo el tramo al norte de la ciudad de Santa Fe, para asegurar 12 pies de profundidad y 10 pies de calado efectivo hasta Asunción del Paraguay, y por el Paraná hasta Puerto Iguazú.

El puerto de Santa Fe es la última terminal de la Hidrovía Paraná-Paraguay apta para buques de ultramar, ya que a partir de este punto se produce un abrupto cambio en las profundidades navegables del corredor fluvial.

Firma del llamado a licitación



El jueves 14 de octubre el **Interventor** de la **Administración General de Puertos S.E. – Puerto Buenos Aires, Ing. Oscar H. VECSLIR**, firmó la resolución que habilita la realización del Dragado de Adecuación y Mantenimiento de los canales Norte y Acceso al Puerto Buenos Aires hasta el Kilómetro 12. Estos trabajos son de vital importancia para el puerto, dado que los standards internacionales y la llegada de buques post Panamax al Puerto Buenos Aires exigen que las condiciones de los Canales Norte y Acceso hasta el KM 12 estén en similares condiciones a la Red Troncal.

La obra consiste, en una primera etapa, en el dragado de adecuación de los canales de la referencia llevándolos a 100 metros de solera en una profundidad de 10,36 metros (34 pies) al cero del Riachuelo y con taludes de pendiente 1:8, recuperando de esa manera las dimensiones que se habían alcanzado en dicha vía navegable en el mes de octubre de 2008. El plazo de ejecución previsto para estos trabajos de dragado es de ocho (8) meses, al que debe agregarse un mes más para la movilización y alistamiento de los equipos.

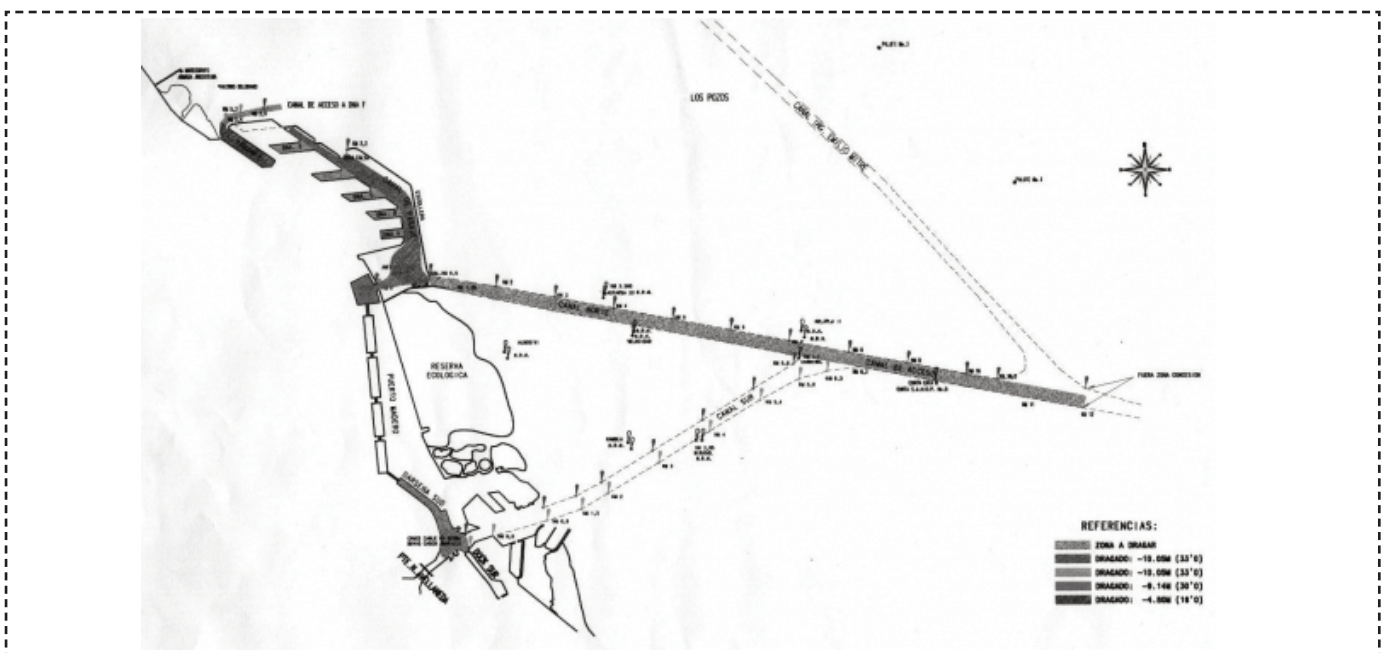
El volumen a remover estaba, de acuerdo a relevamientos batimétricos realizados en el mes de abril del corriente año, en el orden de 1.855.000 m³, al que debe agregarse el material que sedimente en el transcurso de la obra, y el sobredragado técnico que debe realizar la empresa adjudicataria para asegurar a la recepción de los trabajos la entrega de los canales con la sección de proyecto.

Los trabajos se complementan, en una segunda etapa, con el mantenimiento de dichos canales durante un período de cuatro (4) años. En dicho lapso, la empresa que resulte adjudicataria de la obra deberá prever la remoción de aproximadamente 2.170.000 m³ anuales, que, de acuerdo a los estudios realizados, es la tasa de sedimentación estimada para los mismos en condiciones hidrológicas normales.

La Administración General de Puertos se reserva el derecho de interrumpir, en las condiciones que se establecen en la documentación licitatoria, estas tareas de conservación si se concluyera antes del período arriba establecido con la profundización de la red navegable troncal, extremo que requiere la adecuación de los canales de ingreso a Puerto a las nuevas dimensiones que se alcanzan en ésta, de acuerdo a lo establecido en el Pliego de Concesión de las Terminales de Puerto Nuevo; o bien si obras de infraestructura que se construyan en el Puerto, que permitan el acceso y operación de buques de mayor calado, así lo requirieran.

La fecha de apertura de los sobres del llamado a Licitación Pública Nacional estará pautada para el 14 de Diciembre de 2010, a las 11 hs.

Esta decisión expresa la concreción de los proyectos presentados por el Interventor de esta Administración General de Puertos S.E. en numerosas conferencias brindadas y la capacidad de la dirección del Puerto Buenos Aires hacia la realización de un futuro promisorio para el puerto de la Nación.



Buenos Aires alista el pliego para dragar y mantener su canal

El puerto de Buenos Aires trabaja sin respiro. Pero para desgracia de los cazadatos de la economía K, que buscan nutrir la argumentación oficial -esa que dice que el Gobierno es la madre de todos los bienes-, la actividad de las terminales porteñas no obedece tanto a los buenos números argentinos -que están mejor, sí- como a la congestión portuaria de Brasil. Santos está colapsado. Ahí sí es porque el mercado brasileño todo lo fagocita y tan



bien emula en versión de samba el baile del dragón chino y del tigre indio, si se permite la licencia.

Así como los salarios suben por la escalera y la inflación por el ascensor, el comercio exterior se mueve por "propulsión a chorro" y la infraestructura para sostenerlo navega "a vela". Brasil, por más inversión



que acelere, está como quien pretende contener el agua con las manos.

Los barcos del siglo XXI son modelo "toco y me voy". Y ahora el puerto que evitan es el de Santos. Los contenedores que allí no bajen, de a 500 o 700, se bajan en Montevideo o Buenos Aires.

De coletazo, la saturación bordea a Buenos Aires. Mientras, en Montevideo, el lobby marítimo-portuario que se hace de los 12

metros de calado (siempre en comparación con los 9,3 "en el mejor de los casos" de Buenos Aires, según puede leerse en el diario El País), toma más fuerza.

El deseo oriental es quedarse con el primer lugar de la costa este de América del Sur cuando de alternativas portuarias se trate. En la margen occidental del Río de la Plata, en tanto, La Plata arranca mañana con un acto (como es costumbre en la era K) las obras en el muelle y playa de contenedores de Tecplata.

¿Y Buenos Aires? Tiene listo el pliego para llamar a licitación para el dragado del canal de acceso y del canal norte, es decir, de los 12 kilómetros, a 32 pies. El pliego incluye, además, el mantenimiento, por tres o cuatro años. Y la salvedad de poder revocar el contrato (con seis meses de preaviso), si se decide adecuar el canal a los 36 pies de la hidrovía, o si se logra la reformulación del puerto, y se avanza en la remodelación de los muelles, llevándolos a una profundidad de 39-40 pies. Está, como se dice, "a la firma".



Nota publicada en el diario "La Nación"

Por Emiliano Galli
Editor suplemento Comercio Exterior del
diario "La Nación"

La necesidad del e

La nota con el Subsecretario estaba planificada en nuestra carpeta. Y en pleno desarrollo de esta edición, nos “encontramos” con el reportaje que publica la revista Megatrade que edita el colega Darío Kogan y decidimos reproducir los temas centrales tratados que son de sumo interés para toda la comunidad marítima, portuaria y de la industria naval.

Luis Héctor Rebollo - Secretario de Prensa

Megatrade: A nivel oficial se viene hablando de propuestas para recrear la marina mercante y cómo evitar los transbordos de carga que se va por Uruguay. ¿Cuánto de realismo hay en esto?

Ricardo Luján: El estado nacional a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Planificación Federal está trabajando en una serie de medidas que hacen a una visión global del sector que plantea la recuperación de la marina mercante, el empresario naviero nacional y tratar de privilegiar el manejo de las cargas a través de los puertos argentinos, respetando los acuerdos internacionales que nuestro país ha firmado. Esta política se impone por su propio peso.

M: ¿Pero es posible un armamento nacional cuando las navieras prefieren otras banderas?

R.L.: Yo entiendo que sí se pueden generar empresas navieras locales. La liberalidad de los '90 mató la actividad, se perdió mano de obra en los puertos, se perdieron empresas armadoras y se siguen perdiendo cargas y trabajo y eso es muy grave. El estado nacional ve este tema como prioritario y esto debe ser comprendido por cada uno de los sectores desde el cargador, el trabajador portuario hasta el naviero.

M: Pero las condiciones para ingresar a la bandera aquí son muy distintas a la de países vecinos. ¿Qué mejoras se están pensando? Se habla de la baja de aranceles para incorporar buques del exterior....

R.L.: Hay países vecinos que mejoran las condiciones para que un armador se vaya allí. Pero esas condiciones no las compartimos. Pago en negro, condiciones substandard de buques, incumplimiento de normas laborales, etc. no estamos de acuerdo. Propiciamos cumplir las normativas standard de seguridad, condiciones laborales lógicas y razonables y que los empresarios vayan en esa línea. Por otro lado propiciamos, a través de la AFIP – allí se encuentra a nivel de dictamen técnico- la baja de aranceles para buques de gran porte.

M: Siempre esta la industria naval, que se



opone a la incorporación de buques usados....

R.L.: Nosotros fomentamos el desarrollo de la industria naval, pero entendemos que en lo que hace al gran buque cerealero o de combustible la Argentina no está hoy en condiciones de construir, más allá de que en una época lo haya podido hacer. Tenemos la necesidad de incorporar esos buques para que paguen impuestos, para que tomen trabajo nacional, para que dejen parte de su renta en el país a través de empresarios nacionales. El cereal es el producto con mayor volumen que se exporta y no hay buques nacionales, tripulación nacional ni armadores nacionales que lo transporten. No pagan nada salvo los servicios que utilizan. La idea es que se vuelva a armar el empresario naviero nacional y en esta escala de buques se puedan incorporar sin pagar el impuesto que se paga hoy, que distorsiona y vuelve inviable la posibilidad que se desarrolle la actividad naviera de bandera. Esto no va en contra de la industria naval, pero todo tiene etapas.

M: Y cómo comenzar a desarrollar la industria naval, una cuestión que se viene dilatando....

R.L.: Se puede observar una industria naval que trabaja mucho en reparaciones pero esto no alcanza. Debemos dar una respuesta para construcciones que la Argentina necesita en embarcaciones menores como remolques, barcazas, etc. No se han logrado los resultados esperados con el leasing naval. La posibilidad de generar una Dirección de Industria Naval será un elemento importante para

coordinar todas las actividades del sector, incluso de los propios astilleros que el Estado tiene y para direccionar un objetivo común. Esperamos que se resuelva este tema durante lo que queda del año.

M: Hay un tema en el que se está trabajando y no es muy conocido y que es el de ordenar los amarraderos en el río. ¿Cómo es eso?

R.L.: Trabajamos en ordenar una operatoria que se hace en el río y que a nuestro entender perjudica nuestra actividad portuaria y naviera. Esa operatoria es el amarradero. Es decir: queremos ordenar una figura que existe y es necesaria pero que se ha distorsionado, queremos reconocerla, categorizarla y que cumpla una función fundamental para nuestra actividad.

M: ¿Cuánto de irregular se ha advertido en este tema?

R.L.: Hoy existe un número habilitado de amarraderos, otros sin habilitación funcionan igual. Entendemos que tiene que haber un control mayor y para ello queremos dictar las normas correspondientes para que la PNA y la Aduana tengan el instrumento correspondiente a esos fines. Como ejemplo, vemos que frente a la localidad vecina de Nueva Palmira, del lado argentino, existen amarraderos que tienen un número permanente de barcazas amarradas como un negocio privado donde se vende el amarre, pero lo que se hace es estar en zona de espera para transferir carga a Nueva Palmira.

Es decir establecer una serie de controles que apuntan a ordenar y clarificar el sistema con un claro objetivo: queremos mejorar las condiciones para la carga y la descarga en nuestros puertos. Generar espacios seguros, controlados y revisados por nuestra aduana y la PNA donde se cumpla la ley.

M: En cuanto a evitar el transbordo de contenedores en Montevideo. Cómo torcer las decisiones de las líneas y de los puertos del interior que por la situación prefieren operar en Uruguay. Alegar la falta de un acuerdo bilateral de transporte marítimo con Uruguay será suficiente?

R.L.: Nosotros plantemos defender la actividad portuaria. Un contenedor son cuatro

Estado "corrector"

manos, eso es trabajo argentino que se pierde. Argentina ha firmado convenios de reciprocidad para el flete con los países hermanos del Mercosur y ese convenio multilateral todavía no se puede cerrar. Además privilegiamos a aquellos países que han firmado convenios con nosotros.

M: Pero tampoco tenemos buques de bandera. Además hay puertos del interior que prefieren que el buque se vaya a transbordar al oceánico en Montevideo y no en Buenos Aires

R.L.: No digo que la carga de nuestro país salga solo con nuestros buques, ojalá se pudiera hacer esto, pero es una utopía. Lo que digo es que las líneas que van a países vecinos a levantar nuestros contenedores vengán a nuestros puertos. Por otro lado, hay que ver las cosas globalmente. Lo que queremos es que ese contenedor que se transborda en un país vecino pueda salir directamente con buques con líneas que se generan aquí, esto es mano de obra y abaratamientos de costo para el exportador.

M: Qué evaluación hacen de los trabajos en materia de dragado tanto a nivel privado como desde el Estado..

R.L.: Se ha firmado el acta de contrato con hidrovía para los trabajos al norte de Santa Fe. Ya corren los plazos para el inicio de obra y esto es algo muy bueno. Después de muchos años se ha dragado el Puerto Diamante y desde allí salieron más de 350 mil tons. ingresando más de 14 buques oceánicos a un puerto que meses antes estaba prácticamente clausurado por falta de profundidad. En Barranqueras se dragó y está operativo. Queremos que todo el riacho Barranqueras con las terminales que están fuera de la administración del puerto tengan el beneficio. También se busca una fórmula con una administración del riacho donde todos los que tienen beneficios aporten para que el canal siempre este navegable. De este modo todos los actores de la actividad contribuyen al mantenimiento de la profundidad

M: Se está trabajando para hacer de Barranqueras un centro de cargas de la hidrovía. Cómo está el tema en los otros puertos donde se está trabajando...

R.L.: En Barranqueras se da una combinación muy importante ya que se está avanzando muy bien con inversiones en ferrocarril y esto más la profundidad adecuada y la vía fluvial de Santa Fe al norte mejorada, deja al puerto como siempre debió ser: una opción clave,

no solo para Chaco sino para las regiones NOA y NEA.

Además estamos dragando en Mar del Plata y estamos haciendo un convenio con la universidad para ver el impacto ambiental sobre el río Uruguay para dragar hasta Concepción garantizando al menos 23 pies. Así en estos años, se pasó de algo que estaba totalmente diezmado y para el desguace como el parque de dragas del Estado Nacional, a que hoy tengamos el 90% de ese parque funcionando. De todos modos, queremos seguir perfeccionando y mejorando ese parque, hoy puesto de pie, hacerlo mas eficiente y mejorarlo operativamente. Estamos incorporando 150 personas a la repartición, lo que va a venir muy bien porque faltaban embarcados y a la vez parte del plantel actual esta en condiciones de jubilarse.

M: El Estado va a seguir trabajando en los puertos públicos. Cómo hacer que luego los puertos pongan también de lo suyo?

R.L.: Hace tiempo venimos analizando el tema de que los accesos portuarios deben ser añadidos al dragado de la vía navegable troncal. En lo fluvial, los volúmenes que hay que dragar en Diamante, Santa Fe, Rosario, Villa Constitución, Barranqueras, Corrientes o Concepción, por ejemplo, son insignificantes con respecto al volumen global y paralelamente al incluirlos en el dragado troncal se le saca peso a puertos públicos cuyo objeto no es la rentabilidad, es el servicio a la producción y a la exportación de cada región. Un ejemplo de lo dicho es lo que significó poder sacar 350.000 toneladas de cereal por el Puerto de Diamante de la cosecha de la Provincia de Entre Ríos eso implicó un diferencial a favor del productor provincial de casi 5 dólares por tonelada. Allí se ve el beneficio.

M: Se ha firmado un acuerdo entre los presidentes de Argentina y Uruguay comprometiéndose al dragado del canal Martín García. ¿Qué implicancias tiene esto? Algunos hablan de que el desarrollo por el Martín García promueve una mayor logística por Uruguay...

R.L.: La presidenta firmó este acuerdo y es muy positivo. Al mismo tiempo tiene que entenderse que cuando se habla de beneficios regionales todos tienen que aportar. Argentina participa con su carga, entonces tiene que haber reciprocidad de los países hermanos. Debe existir un espacio común donde todos nos pongamos en función de un desarrollo regional.

M: Uruguay se quiere convertir en el centro logístico del Río de la Plata. ¿Y nosotros?

R.L.: Nosotros no tenemos que salir a rebatir lo que haga Uruguay, que es un país hermano. Argentina va a defender su carga, su exportación, su sistema portuario, que tiene que compatibilizarse con Uruguay y los demás países de la región. Esto implica que las partes aportan para un beneficio común y sobre eso hay que trabajar.

M: Cómo se desarrolla el tema del dragado en el puerto de Buenos Aires y cómo ve su desarrollo...

R.L.: Con Buenos Aires existe un convenio entre la Subsecretaría y la AGP. Ahora se está trabajando en la licitación pública internacional para la profundización del canal de acceso, ya que las dragas que estaban trabajando en el Puerto de Buenos Aires entran en periodo de reparación y no vamos a demorar ni poner en riesgo la operatividad del puerto. Por eso preferimos que se licite la apertura del dragado y luego se haga el mantenimiento con nuestras dragas.

Estamos conversando con el interventor de AGP, el Ing. Vecslir para que estas condiciones sean mejoradas y para que las cargas que arriban a Buenos Aires por vía fluvial para luego ser exportadas tengan el tratamiento operativo y de costos adecuado y no vayan a la cola de la carga terrestre como hoy ocurre. Este no es un tema menor, ocurre desde hace muchos años y vamos a intervenir en conjunto con la AGP para que se revierta.

M: ¿Se quiere recrear una idea centralizadora del manejo de los puertos al estilo de la vieja AGP?

R.L.: No pensamos recrear una idea centralizadora en el manejo de puertos públicos. Decimos que la Nación invierte en ellos, con dragados e inversiones en infraestructura, aspiramos a que las provincias hagan lo mismo y que esos puertos sirvan a las economías regionales. Por ejemplo, cuando la carga decide entre ir a Santa Fe o a Rosario estamos hablando de una diferencia de 3 o 4 dólares por ton.

M: Finalmente ¿cómo está avanzando la nueva etapa del Plan Maestro?

R.L.: En cuanto al Plan Maestro estamos en una segunda etapa donde vamos estudiando ahora de Santa Fe al norte. Hay un grupo de expertos trabajando en el tema. Se hace un primer diagnóstico donde se toma contacto con cámaras, expertos, consultores, etc. para tener una visión más global y de allí desarrollar políticas.

Acuerdos salariales



La movilización realizada por los gremios portuarios el martes 15 de junio a la sede del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, ubicada en la intersección de la Avenida Callao y la calle Bartolomé Mitre, fue la piedra fundamental para el acuerdo firmado en la sede central del M.T.E.y S.S.-

En esa movilización, a la que acompañaron con su difusión los medios gráficos, radiales y televisivos, los dirigentes del S.E.A.M.A.R.A.- como se observa en las fotos- fueron consultados por los mismos y tuvieron activa participación en la explicación a toda la ciudadanía de los motivos por los cuales se realizaba la marcha. La nacionalización del tema generó una presión favorable al reclamo de los trabajadores que pudieron explicar masivamente los motivos que los llevaron a tomar esa decisión. Y luego de un par de reuniones más se llegó al acuerdo mencionado en la tapa de esta revista, que satisface los justos reclamos de los trabajadores. Este acuerdo salarial con la Cámara de Concesionarios del Puerto de Buenos Aires es retroactivo al 1 de junio de este año y hasta el 31 de enero de 2011 y beneficiará a los trabajadores portuarios con un aumento global del 26% pagadero en dos cuotas. También se convino que los trabajadores remunerados por jornal perciban un adicional de \$ 5,59 y la totalidad del personal un a gratificación de \$ 1.250,- pagaderos en enero de 2011.

Participaron de la firma de este acuerdo los compañeros trabajadores representantes de los gremios adheridos a la FeMPINRA, los representantes de la Cámara, el Ministro de Trabajo Dr. Carlos Tomada, el Jefe de Gabinete de la cartera laboral Norberto Ciaravino y la Dra. Mercedes Gadea, Jefa del departamento de Relaciones Laborales No. 1.







1945 - 17 de O DÍA DE LA

Más leales

En los umbrales de la celebración por el Día de la Lealtad, el secretario General de la CGT, Hugo Antonio Moyano, pidió un “esfuerzo más” por los jubilados. Lo dijo en medio de un momento de gran parte de la dirigencia oficialista. También pidió un “esfuerzo más” por los jubilados y emprendedores.

Frente a un estadio casi completo de militantes gremiales, **Hugo Moyano** ingresó al palco junto a la Presidenta de la Nación, **Cristina Fernández de Kirchner**, a **Néstor Kirchner** y a **Daniel Scioli**.

Primero habló **Jorge Viviani** a las 13.20 horas. El dirigente que conduce el gremio de los choferes de taxis dijo que “cuando a veces escuchamos el feroz ataque que le hacen a nuestro compañero Hugo Moyano, nosotros recordamos a **Juan Perón**, quien dijo que cuando un compañero habla mal de un compañero, se está pasando al bando enemigo. Son traidores a los trabajadores, a Perón, a **Eva Perón** y a la Patria”, en referencia a las disputas existentes.

El secretario General de la CGT Hugo Antonio Moyano (así fue presentado oficialmente por el anunciador del evento) habló a las 13.35 horas.

Inició su discurso haciéndole un homenaje “a quienes con su coraje y perseverancia hoy pueden estar disfrutando con su familia a los compañeros mineros de la República hermana de Chile”.

“Hoy hace 65 años el pueblo trabajador invadió la calle para rescatar a su líder. Y a partir de ese momento, los trabajadores tenemos

como valor la lealtad a quien nos dio la dignidad, que es el general Perón”, señaló Moyano.

“En este camino de la lealtad, somos leales a quien no traiciona a los trabajadores, porque sabemos reconocer. Por eso, queríamos tener presentes a quienes a partir de una política nos han devuelto parte de la dignidad. Me estoy refiriendo al ex presidente Néstor Kirchner y a quien es hoy la Presidenta de la Nación Cristina Fernández.”

“Esta es la lealtad a quienes nos ha devuelto la posibilidad de luchar por esta lealtad”, dijo en clara referencia a los últimos dos gobiernos constitucionales que tuvo el país. Y siguió: “¿Cómo es posible pensar que no íbamos a estar en contra de una política de los años '90? Yo recuerdo cuando se aplicaba esa política de endeudamiento”

“Somos coherentes porque a partir del 2003, cuando se empezó a recuperar el país. Lo primero que hizo este Gobierno fue anular la ley bochornosa que fue la ley Banelco”, prosiguió Moyano.

La miscelánea de la jornada fue que en ese momento sufrió un fuerte ataque de tos y no pudo seguir inmediatamente pese a la ingesta de agua. “Fue la emoción”, explicó cuando se re-



cuperó, ante el aplauso de todo el palco.

Señaló que “esto es la muestra de ese agradecimiento. Hemos demostrado que somos consecuentes con los gobiernos que permiten recuperar los derechos de los trabajadores”.

Y definió: “No somos obsecuentes, somos consecuentes. No es un acto político, no es una demostración de fuerza”, aseguró.

“Tenemos la capacidad de utilizar esa fuerza. No me canso de decir lo que decía Perón: los trabajadores tienen que dejar de ser un instru-

2010

octubre

LEALTAD

que nunca

ad y ante un River repleto, Moyano le pidió a Cristina de un discurso lleno de elogios y frente a la Presidenta ó por el apoyo al proyecto de la CGT sobre ganancias esarias



Moyano dijo que “queremos que nos tengan respeto porque somos los que generamos la riqueza de nuestra patria” e hizo una referencia a la ley del 82% móvil, vetado por la mandataria y a la cantidad de jubilados que lograron esa condición con este gobierno.

“Una sugerencia a nuestra Presidenta –continuó el Secretario General de la CGT- sabemos que ningún Gobierno hizo más por los jubilados. Sabemos que a veces resulta insuficiente. Le pido a nuestra Presidenta que hagamos un esfuerzo más para que estén mejor”, dijo ante la mirada ante de la Dra. Fernández de Kirchner. Luego avanzó con el proyecto del Dr. Recalde de reparto de las ganancias. Moyano dijo: “les pido compañeros a los compañeros diputados y senadores que apoyen la ley de participación en las ganancias. Algunos han salido a decir que no se puede aplicar.”, explicó. Y sumó: “Voten la ley, es una ley revolucionaria que el trabajador argentino necesita”.

Y finalmente, habló de las ambiciones políticas del sector sindical y defendió la idea al decir que “renunciar a la política es renunciar a la lucha. Y renunciar a la lucha es renunciar a la vida. ¿Por qué vamos a renunciar a la política?”, dijo y avanzó con su pedido de “un representante gremial en cada poder del Es-

tado”. Para agregar que su sueño era “tener un trabajador en la casa de Gobierno”.

“Vamos a seguir luchando y realizando movilizaciones” y prometió un nuevo acto en la Avda. 9 de julio para el 1º. de mayo del 2011 para “meter un millón de trabajadores”, remarcando con esta promesa su comprobada capacidad de movilización.



mento de presión para ser un instrumento de poder”

“Sabemos quiénes son los confiables y a le quién vamos a depositar nuestro voto.

Hoy sabemos quien es quien. Esto no será un coloquio de IDEA pero este es un coloquio de la lealtad”.

Luego ironizó: “Nos hacen parecer feos, sucios y malos. Yo me baño todos los días. No soy malo. Y feo.... es culpa de mamá y papá”, señaló.

1945 - 2010

Galería de personas, hechos

17 de octubre DÍA DE LA LEALTAD



SGyMGM



DRAGyBAL



Ingresa al estadio el SGyMGM



Raúl Huerta (AAEMM) y P. Tamayo (APLA)



Dip. Dr. Recalde, O. Suárez (SOMU) y J.C.Schmid (DRAGyBAL)



El SEAMARA marcha por la Av. Udaondo



G. Mujica (CJyOMN)



La Presidenta Cristina Fernández de Kirchner con la gorra de AAEMM



R. Bogliano (SECP) y A. Ivaldi (Serenos de Buques)



SUPA Bajo Paraná en la pista de atletismo



Las chicas del SGyMGM, presentes



AAEMM en el acceso a River

chos, situaciones, acto...



SEAMARA en la cabecera del estadio



R. Coria encabeza la marcha del SGyMGM



Dip. Dr. H. Recalde y Luis Rebollo (SEAMARA)



Roberto Coria (SGyMGM)



Juan C. Schmid (DRAGyBAL) y J.C. Pucci (CPyOPCM)



Ricardo Lujan (Sub Secretario de Puertos y Vías Navegables) entre la multitud

Festejos por el 80° aniversario de la CGT



"¿Por qué no puede surgir (un presidente) de las filas de los trabajadores?"

(Hugo Moyano)

Con la Sala Felipe Vallese colmada se realizó el acto del 80 Aniversario de la CGT con la presencia completa del Consejo Directivo de la central de trabajadores y la palabra del Secretario General Hugo Moyano quien aprovechó la oportunidad –tal como lo reflejaron todos los medios gráficos– y renovó su ofensiva para que el movimiento obrero aumente sus cupos de representación política en los próximos comicios y abogó por un Presidente que surja "de las filas de los trabajadores".

En el comienzo de los festejos por el 80º aniversario de la Confederación General del Trabajo (CGT), Moyano encabezó una conferencia de prensa en la que afirmó que los trabajadores han "recuperado el protagonismo en el país", gracias a que el Gobierno les brindó las "herramientas" que necesitábamos.

"Creemos que ha llegado la hora de los trabajadores (...) Así como hubo militares, empresarios, profesionales, deportistas... hasta cómicos han sido presidentes de la Nación, por qué no puede surgir (un jefe de Estado) de las filas de los trabajadores. Este es el desafío que tenemos", remarcó.

"Tenemos hombres con la capacidad suficiente para ocupar todos los puestos de un Gobierno, desde el número uno hasta el último lugar de los estamentos", enfatizó.

Moyano, que acababa de asumir la presidencia del PJ Bonaerense se comprometió a aumentar la representación gremial en las listas del oficialismo con vistas a las elecciones de 2011.

"Nos han dado los instrumentos que necesitábamos", remarcó y aseguró que hacía tiempo que el movimiento obrero no gozaba del protagonismo que tiene ahora, cuando ha recuperado "la credibilidad de los trabajadores".

Escotado por el secretario de Cultura de la Nación, Jorge Coscia, Moyano –como costumbre– se preocupó en poner el acento en el rol que le corresponde al trabajador hoy y a la vital importancia de todo el abanico gremial en el rumbo ascendente que tiene el país como miras a su futuro.

(N.de la R.) El próximo 15 de octubre el secretario general de la CGT encabezará un acto en la cancha de River (48 horas antes del Día de la Lealtad), organizado por Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista.-

1950 - 2010

¿Cuál Kirchner?

Para los portuarios fue un miércoles muy particular. El hecho de que el Gobierno hubiese elegido ese día para la realización del Censo Nacional de las Personas nos permitiría dormir un poco más. Porque los portuarios somos de amanecer más temprano... La noticia que dio la radio me pegó una puñalada. De arranque no les creí. Después no tuve más remedio...

A la tarde, el compañero Hugo Moyano, al frente del Consejo Directivo de la CGT dijo públicamente que “él – después de Perón y Evita fue quien más hizo por los trabajadores en la Argentina”. Y “el Hugo” tuvo razón. ¡Vaya si lo sabremos los portuarios!!!...

Fue el mismo Secretario General de la CGT, el miércoles 27, a la tarde, el que enumeró los logros que nos había devuelto.

Entonces traté de pensar y por en orden mis ideas. Frente a la noticia irreparable, me surgió la pregunta:

¿Cuál Kirchner?...

Las imágenes fueron apareciendo una tras otra sin solución de continuidad. Me acuerdo como si fuera hoy cuando el 24 de marzo del 2004 le dijo al entonces Tte. Gral. Bendiñi en el mismísimo Colegio Militar ¡“proceda”!... Y ante la mirada atónita de cadetes y oficiales hizo bajar de la galería los retratos de Videla y Bignone. ¡¡¡ Inolvidable!!!!

Fue en el mismo 2004 el año en el que impulsó los cambios en la Corte Suprema de Justicia y le quitó el mote de “adicta” al devolverle la independencia que siempre debió tener. Al punto que varios de sus integrantes, parados enfrente de su pensamiento, pasaron por la Casa Rosada a rendirle homenaje antes de su último destino.

¿Cual Kirchner?

El que hace un lustro “metió” en la Plaza de Mayo 100.000 almas y la transformó en la Plaza del SI... El que codo a codo con las madres y las abuelas le devolvió la identidad a más de un centenar de argentinos que no tenían en claro su origen...El que un día les devolvió el fútbol a todos los argentinos amantes del deporte popular con mayor arraigo... El que conmovió a la historia transfiriéndole el poder – luego del voto popular, masivo y democrático – a su esposa en una postal que recorrió el mundo.... O el que en un alarde de ingenio y audacia decidió el pago de la deuda externa el 15 de diciembre del 2005.

¿Cual Kirchner?

¿El que pasó a retiro a 20 generales, 12 brigadieres y 12 marinos?... ¿O el que le dio a diferentes organizaciones de Derechos Humanos la explotación cultural del predio que alguna vez ocupó la ESMA, el centro clandestino de detención, sinónimo de horror y espanto?....¿ O el que llevó a Daniel Scioli a la vicepresidencia de la Nación para luego, hace muy poco, “retarlo” públicamente porque no expresaba lo que a él le gustaba escuchar?...

¿Cual Kirchner?

¿El que unió – rápidamente – los lazos de toda América para defender al presidente de Ecuador o el que fue hasta los límites de la selva colombiana para reclamar por la libertad – posteriormente conseguida – de Ingrid Bentacourt?.

¿Cuál Kirchner?

¿Aquel frustrado basquetbolista de su Santa Cruz natal o el que recibió de mano de Ginóbili la camiseta No.1 de los Spurs con su apellido al dorso?... O el que no hace mucho recibió a Diego Maradona y expresó públicamente su deseo de que “el 10” retorne como DT de la Selección Argentina contra la opinión de “un país” que lo quiere ver lejos de esa función. ¿El que se asoció con la A.F.A. para que el fútbol sea para todos o el que – según dicen en voz muy baja – consiguió los sponsors para que el colombiano Giovanni Moreno se calce la camiseta de su glorioso Racing Club.?

La noticia de la que hablaba al principio y tengo clavada como un puñal es que murió Néstor Carlos Kirchner. El ex Presidente de la Nación. El actual presidente del Partido Justicialista. El Secretario General de la UNASUR. El Diputado Nacional del Frente para la Victoria.

No voy a cometer el error de pasarle la mano por la espalda... porque ya no siente el contacto de los humanos. Y como no soy el panqueque que se dio vuelta de un día para otro y pegó un giro de 180º. en la apreciación, tengo derecho a decir lo que digo.

No fue el mejor de todos. Fue el que más hizo por los trabajadores en la era moderna.

No fue el mejor de todos. Fue el que peleó a cara descubierta contra los monopolios.

No fue el mejor de todos. Fue el que entendió a las madres y a las abuelas de la plaza.

No fue el mejor de todos. Solo le devolvió la voz a un pueblo mudo.

No fue el mejor de todos. Fue el que peleó contra quien fuese para defender sus ideales.

¿Cual Kirchner?

No se. Todavía no lo tengo en claro. Tiré, al pasar, las cosas de las que me acuerdo...

¿Vos te pusiste a pensar quien fue verdaderamente **Carlos Néstor Kirchner**?



Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa
FeMPINRA

Un llamado a la reflexión



“Pepe” Giancaspro
Secretario de Interior
FeMPINRA

Ha llegado la hora que en todo su conjunto; dirigentes, delegados y trabajadores nos pongamos a trabajar codo a codo y sin descanso para dejar de lado los resquemores, las dudas y por sobre todas las cosas, los enfrentamientos entre nosotros.

Desde mi cargo de Secretario de Interior de la Federación Marítima Portuaria de la Industria Naval de la República Argentina, (FeMPINRA) los llamo a la reflexión, para que todos tomemos conciencia de que es necesaria - en esta etapa y como lo vengo solicitando en forma reiterada - la necesidad de realizar un plenario de delegados de todo el país, para de este modo, implementar fórmulas que sean adecuadas para la unidad total de -como dije al principio - dirigentes, delegados y trabajadores.

Hago votos para que las y los compañeros lectores sepan interpretar mi punto de vista. No creo ser el dueño de la verdad pero, la experiencia de tener más de 55 años trabajando en el puerto, me aconseja que es necesario poner en práctica esta decisión de convocar a un plenario de gremios portuarios para estrechar vínculos y comprender de una vez por todas que “la Unión hace la Fuerza”, y que entre nosotros no debe haber agresiones, sino comprensión.

Un abrazo para todos los trabajadores de todo el país.

“Marejadas Populares”



sintetiza en el título del libro, porque consideramos que hay marejadas populares que están recorriendo el continente. Es decir que estamos ante un momento político muy especial el cual requeriría una apreciación desde el punto de vista de los trabajadores. Estos fueron los motivos fundamentales que nos impulsaron, desde hace más de un año, a realizar una descripción de los sucesos históricos y políticos más salientes de nuestra historia reciente.”

En el marco de la celebración del 80 Aniversario de la CGT, se aprovechó la oportunidad para lanzar a la consideración popular el libro “Marejadas Populares” escrito por el Secretario General Adjunto de la FeMPINRA (también Secretario General del Sindicato del Personal Embarcado de Dragado y Balizamiento y Secretario de Formación y Capacitación Profesional e integrante del Consejo Directivo de la CGT) Juan Carlos Schmid, con prólogo de Norberto Galasso y editado por el Instituto Superior Dr. Arturo Jauretche.

Desde esta redacción no vamos a emitir opinión sobre el mismo en virtud de nuestra condición de trabajadores y quizá nos inhiba la asepsia, pero sí insertamos una reflexión del autor sobre los motivos que lo llevaron a escribir este libro: *“encontramos la necesidad de hacer este libro en tres motivos fundamentales: el primero, por el Bicentenario de la patria; el segundo, por cumplirse el 80 aniversario de la fundación de la Confederación General del Trabajo (CGT); el tercero, que se*





CAPACITACION

Este es el listado de cursos y vacantes gratuitas que la Federación ofrece a los trabajadores de los gremios adheridos para mejorar sus posibilidades laborales.

SEDE CEFORCAP (C.A.B.A.)

SEDE ZARATE – CAMPANA.

SEDE MAR DEL PLATA.

Formación de Operadores de Grúas Móviles hasta 60 toneladas.

Conocer e identificar dispositivos de izaje, su conservación y mantenimiento. Reconocer posturas ergonómicas. Formación Prácticas. Distintos tipos de operaciones.

SEDE COOPERATIVA STANDARD MOTORS LIMITADA. (C.A.B.A)

Formación de Aprendices de Tornería y Maquinado de Piezas.

El alumno egresado conozca y comprenda las reglas de seguridad y las normativas vigentes.

Conocimientos básicos de los elementos y herramientas.

Realizar la interpretación de planos y croquis de piezas metálicas.

Trazados y desarrollo de mecanizado, corte de metales y maquinado.

Construcción de elementos, ejes, bujes metálicos, ferrosos y no ferrosos.

Formación de Mecánico de Banco – Montador.

Trazados y desarrollo de montaje, corte de metales, maquinados y ajuste de piezas, ejes, bujes, elementos metálicos, ferrosos y no ferrosos.

Reglas de seguridad y las normativas vigentes.

SEDE CEFORCAP (C.A.B.A.)

Control de Multitudes – OMI-STCW-95

Personal Embarcado.

Curso obligatorio para obtener el certificado de capacidad náutica.

Realizar tareas a bordo de los buques tripulantes.

Protección de Buques e Instalaciones Portuarias PBIP

Curso obligatorio que posibilita a los tripulantes a desempeñar tareas a bordo de buques tanque, petroleros, gaseros y quimiqueros.

Considerando cargas especiales y peligrosas.

Familiarización con Buques Tanques petroleros OMI-STCW-95

Personal embarcado sector marítimo y de

la navegación fluvial.

Curso obligatorio que posibilita a los tripulantes a desempeñar tareas a bordo de buques tanque, petroleros, cargas especiales o peligrosas.

Primeros Auxilios Básicos OMI-STCW-95 Personal embarcado sector marítimo y de la navegación fluvial.

Curso obligatorio para obtener el certificado de capacidad náutica para realizar tareas a bordo de los buques como tripulantes.

Lucha Contra Incendio- OMI-STCW-95

Personal embarcado sector marítimo y de la navegación fluvial.

Curso obligatorio para obtener el certificado náutica para realizar tareas a bordo de los buques como tripulantes.

Técnicas de Supervivencia personal OMI-STCW-95

Personal embarcado sector marítimo y de la navegación fluvial.

Curso obligatorio para obtener el certificado de capacidad náutica, sin el cual no podrán realizar tareas a bordo de los buques como tripulantes.

La FeMPINRA en la I.T.F.

Se llevó a cabo en el Distrito Federal de México el **42º Congreso de la I. T. F.** al que la **FeMPINRA** concurrió con sus miembros del Comité de Prácticas Aceptables, y del Comité de la Sección de Portuarios. La elección de autoridades en ambos comités por el período 2010-2014 determinó que los compañeros **Roberto Coria** (Secretario Gene-

ral del **SGyMGM** y Secretario de Finanzas de la **Federación**) se incorpore como **Miembro Titular** en el primero de ellos y **Jorge Cocchia** (Secretario General del **S.E.A.M.A.R.A.**) continúe en el cargo de **Miembro Titular** para **América Latina y el Caribe**, que el Sindicato tiene desde **hace 20 años**, en el segundo de los comités mencionados.

Ambos Comités se reúnen anualmente en países que designa la I.T.F. para el estudio, análisis y tratado de la problemática marítima y portuaria de la región y tomar las medidas necesarias para las soluciones y/o modificaciones en caso de ser necesarias

Este Congreso, que se realiza cada cuatro años en distintos países del mundo, y que por primera vez tuvo lugar en América Latina, contó con alrededor de 1700 personas de todo el espectro mundial del transporte, o sea tanto **Fluvial, Marítimo, Portuario,**

Aviación Civil, Carretera, Ferroviario, y Actividades Afines, realizándose en el Hotel Hilton de esa ciudad.

En las reuniones exclusivas de Marítimos y Portuarios se tocaron temas de gran importancia que se dan en los distintos puertos del mundo, y en ésta oportunidad se le otorgó mas espacio al tratamiento de temas excluyentes, como el S.I.D.A. y la seguridad en los lugares de trabajo, todo lo relacionado a las campañas de Bandera BDC., que en éste próximo periodo se acentuará, para el sector de portuarios a nivel mundial, y nuevamente tuvimos oportunidad de escuchar los problemas por los que atraviesan nuestros compañeros del sector en los distintos puertos de los cuatro continentes, por ejemplo compañeros portuarios de Costa Rica, dieron a conocer los atropellos que de parte de su gobierno vienen recibiendo, para incrementar



Jorge Cocchia

SEDE CEFORCAP (C.A.B.A.)

SEDE ZARATE- CAMPANA.

SEDE SAN PEDRO.

Apuntadores y Encargados Portuarios.

Identificar la modalidad portuaria y su terminología.

Reconocer distintos tipos de buques, manejando su nomenclatura básica.

Identificar tipos de cargas, embalajes y envases, etiquetas de manipulación y cargas peligrosas

Regla de estiba, maquinarias y utillaje para manipular la carga.

Conocer las características del sistema de carga por medio de contenedores.

SEDE CEFORCAP (C.A.B.A.)

SEDE ZARATE – CAMPANA.

SEDE SAN PEDRO.

SEDE MAR DEL PLATA.

Protección de Buques e Instalaciones Portuarias – Nivel 1

Se busca formar personal con conocimientos básicos en materia de seguridad para la operativa portuaria en zonas especiales o de alto riesgo.

Y a los que estén en actividad posibilitarle el acceso a las mismas.

SEDE ZARATE- CAMPANA.

SEDE SAN PEDRO.

SEDE MAR DEL PLATA.

Señaleros y Eslingadores.

Formar a Señaleros y Eslingadores portuarios con los conocimientos necesarios para esta tarea.

SEDE ZARATE – CAMPANA.

SEDE SAN PEDRO.

Formación de Operadores de Auto elevadores hasta 2.5 Toneladas.

Conocer e identificar dispositivos de izaje, su conservación y mantenimiento.

Reconocer posturas ergonómicas.

Formación Prácticas. Distintos tipos de operaciones.

SEDE SAN PEDRO

Capataces y Coordinadores Portuarios.

Se busca formar Capataces y Coordinadores Portuarios con los conocimientos necesarios para esta tarea.

SEDE MAR DEL PLATA

Formación de Operadores de Auto elevadores hasta 10 Toneladas.

Se busca formar operadores de equipos de auto elevadores hasta 10.000 kilos

Conocer e identificar dispositivos de izaje, su conservación y mantenimiento.

Reconocer posturas ergonómicas.

Formación Prácticas

Distintos tipos de operaciones.

Formación de Operadores de Grúas Contenedores o Porta Contenedores.

Se busca formar operadores de grúas Contenedores.

Conocer e identificar dispositivos de izaje, su conservación y mantenimiento.

Reconocer posturas ergonómicas

Formación Prácticas.

SEDE DOCK SUD

Formación de Aprendices Avanzados en Soldaduras.

Se busca que el alumno egresado tenga conocimiento y manejo de materiales,

herramientas, equipos y elementos de seguridad.

Distintos tipos de máquinas de soldaduras.

Su utilización, los símbolos, defectos y distintos procedimientos para soldar.

Formación de Aprendices Avanzados en Calderería.

Conocer y comprender las reglas de seguridad y las normativas vigentes.

Conocimientos básicos de los elementos y herramientas.

Realizar la interpretación de planos y croquis de construcciones metálicas.

Trazados y desarrollo de calderería, corte de metales y oxicorte manuales.

Construcción de elementos, estructuras metálicas, soldadura de chapas y perfiles con electrodos revestibles.

Formación de Aprendices Avanzados en Carenado y Pintura.

Incorporar los conocimientos en el manejo de elementos, máquinas, identificar superficies y los diferentes métodos de limpieza a chorro; SA2, SA2 ½, SA3.

Características de distintos tipos de pintura y sistema de aplicaciones; barrido y arenado.

Picareteo, careteo, cepillado, forman parte de las capacidades a adquirir.

Daniel Lewicki
Secretario de Formación Profesional y Capacitación

Área Salud y Seguridad
Protocolo - Capacitación
Combate de los Pozos Nº 235 (C.A.B.A.)
Tel. 4951-9445 / 9642
Cel. 15-37282252
cursoceforcap@yahoo.com

las privatizaciones, y que los derechos de los trabajadores no sean defendidos, llegando inclusive a ofrecer grandes cantidades de dinero a los gremios para que accedieran a sus pedidos, y sufriendo toda clase de perseguimientos, hostilidades y amenazas. Similar a esto se escucharon reclamos de varios oradores.

Luego, y de acuerdo a lo que ya se había convenido y está anunciado en la primeras líneas de este texto, el S.E.A.M.A.R.A. continuará por otros cuatro años en el comité de la Sección de Portuarios, y el Sindicato de Maquinistas y Grúas Móviles ingresará en éste periodo al Comité de Practicas Aceptables. Vale destacar y dejar escrito que ahora la **Argentina** cuenta con **cuatro gremios más** en la I.T.F.

Ya en las reuniones plenarias, es decir entre todos los representantes del transporte en

general, se acentuó el crecimiento del sector de las mujeres en las distintas actividades, y también realizaron su propio Congreso de la Mujer que contó con una masiva concurrencia de trabajadoras del transporte mundial.

En las elecciones generales volvió a ser elegido por un nuevo periodo como Secretario General el Compañero **David Crokroft**, y como Presidente para los próximos cuatro años el compañero Paddy Crumlin que representa, justamente, a un gremio portuario de Australia.

También se eligieron los representantes para el Comité ejecutivo correspondientes a cada continente, y en el caso de América Latina resultó elegido el compañero **Julio Adolfo Sosa** del gremio ferroviario de la Fraternidad de nuestro país.

Se pudo apreciar que todos los gremios con



Roberto Coria

todos los medios posibles e inclusive con la ayuda de I.T.F. están totalmente concientes y decididos a defender las necesidades de todos sus representados, tanto sea en la dignidad propia que les corresponde como tal, y por supuesto en el tema salarial como en los convenios colectivos que se realizan en cada uno de ellos. También se aprobaron por unanimidad los informes contables de estos últimos cuatro años, donde la I.T.F. mantuvo superávit y la política que desarrollará en materia de reuniones de cada sector en el próximo período.

“El empleado debe acceder destino de

Fue, es y seguirá siendo un tema de actualidad hasta tanto no se legisle sobre el tema. Y como tiene que ver con los trabajadores, preferimos – de todo lo visto – publicar la columna vertebral del reportaje que el matutino Tiempo Argentino le hizo a la Viceministra de Trabajo.

Recuerda que el derecho de los trabajadores a participar en las ganancias y el directorio figura taxativamente en la Constitución y en la Ley de Contrato de Trabajo. “No creo que tengamos ninguna duda en acompañar la iniciativa”, asegura.

–A medida que transcurre el tiempo, los actores ganan experiencia y las negociaciones paritarias se complejizan...

–Es verdad, ya no son simplemente venir y pedir un incremento. Empresarios y trabajadores conocen muy bien la actividad y los resultados económicos, porque algunas empresas cotizan en la Bolsa. De hecho, el gremio de la alimentación logró un aumento del 32% porque partió de una base salarial muy baja, y cuando los empresarios vinieron a plantearle que era muy alto el reclamo, la Federación se presentó con los balances en la mano y les dijo: “señores, ustedes cotizan en Bolsa, tuvieron un incremento del 40% de sus ganancias y vienen aumentando los precios desde agosto del 2008. Queremos un aumento de salarios en serio”. Esta forma de negociación es distinta. Los trabajadores frutícolas manejan los datos de exportación de Expofruit y Moño Azul porque las empresas siempre se sientan en la mesa y dicen que están perdiendo dinero, que ese año no tienen compradores.

–Para afrontar con éxito este tipo de mediaciones, ¿Trabajo tiene qué articular la información con otros ministerios?

–Sí, por ejemplo, con el secretario de Pesca, Norberto Jaguar, hablo más que con mi marido, porque ellos están renovando los permisos de pesca en una negociación consensuada con sindicatos y empresarios. Además, se sientan a actualizar los convenios que no renovaban hace 20 años. Nos sentamos y firmamos un acuerdo, que tiene un ribete económico para los empresarios y uno laboral para los sindicatos que pueden renovar salarios. También ocurrió en el caso de un conflicto de petróleo y gas, llamé al (subsecretario) Roberto Baratta para comunicarle que había un conflicto, él se puso al habla con el dirigente, yo conversé con el gobernador y

el Secretario de Trabajo provincial. Fuimos armando una trama que, finalmente, terminó con una conciliación obligatoria conjunta de la provincia y la Nación. Se solucionó el conflicto. En estos siete años hemos tomado algunas decisiones que han jerarquizado el Ministerio.

–El establishment económico está furioso con (Hugo) Moyano...

–Cada vez que aparece el Sindicato de Camioneros hay una actitud de enojo, quejándose por los bloqueos. Yo te puedo decir, sin que eso implique un acuerdo con la metodología, que cuando camioneros plantea un reclamo es porque, como diría Evita, ahí hay un derecho.

–Cuestionan la metodología, pero olvidan la razón del reclamo...

–Hay una posición de una parte de la sociedad, impulsada por algunos actores sociales, que criminalizan el reclamo. Estoy viendo el escándalo que hacen con los chicos, considerando una barbaridad que un dirigente estudiantil quiera hacer política. Y enganchan a los padres y a algunos oyentes que dicen disparates, cuando realmente todos empezamos haciendo política en la vida estudiantil. ¿Cuántos años hace que el Mariano Acosta se está cayendo a pedazos? Y es uno de los mejores colegios de formador de formadores. Entonces, ¿qué tiene de malo que los chicos tomen el Buenos Aires para evitar que vendan los terrenos de la costanera? Ahora, cuando cortan la calle en Caballito porque no quieren un edificio más alto de ocho pisos está perfecto. La Ciudad de Buenos Aires es una rica, no tiene por qué tener escuelas descalabradas.

–Todavía queda de pie mucha legislación laboral de los '90...

–Dividiría el tema en dos ámbitos: el del derecho colectivo y el individual. En cuanto al primero, el ministerio logró derogar la ley Banelco. No hubiera habida negociación colectiva si persistiera esa normativa. Además, incorporamos cambios sobre servicios esenciales, una comisión de garantía absolutamente independiente, somos una de las legislaciones más modernas del mundo. El

otro día la OIT, que siempre nos reta, nos elogié. Queremos acabar con esa legislación vergonzante del año 1956, que regula el trabajo rural y la Ley de trabajo a domicilio.

–¿Y en materia de derecho laboral individual?

–Se creció mucho con los proyectos que aprobó el Congreso. Por ejemplo, el artículo de irrenunciabilidad de los derechos. Así, por más que el trabajador firme 25 papeles, siempre puede reclamar, porque se consideraba que estaba bajo presión o que se violentó su voluntad. Además, se derogaron los tickets, un calvario para los trabajadores, que en la década de 1990 era la única manera de conseguir aumentos salariales. Ahora se está trabajando para eliminar las sumas no remunerativas, de forma paulatina, para que los convenios colectivos lleguen al 2011 con todas las sumas remunerativas. Esto es muy importante para el trabajador y para la seguridad social. Creo que lentamente, por el trabajo del doctor (Héctor) Recalde, se fueron incorporando artículos a la Ley de Contrato de Trabajo de antes de la dictadura. Quizás falta restablecer aquellos artículos donde había mayor participación del sindicato y que ayudarían a terminar con el trabajo en gris, que era la necesidad de que estuviese el delegado cuando se pagasen los salarios. En este caso, con la bancarización, se entrega el recibo del pago del salario y después es difícil verificar si el empleador no paga una parte del salario en negro porque, muchas veces, lo que figura en el recibo es el salario de convenio.

–La participación en las ganancias por parte de los trabajadores es un tema que hace poco lo planteó Recalde. ¿Qué opina?

–La Ley de Contrato de Trabajo también lo menciona. El problema fundamental para la participación en las ganancias es que hay que institucionalizarlo en el Balance Social, que fija la Ley 25.877. Las empresas con más de 300 empleados deben entregar a los trabajadores el Balance Social con una copia al Ministerio de Trabajo. Pero menos del 20% lo hace. No obstante, si no tengo acceso a la información de la empresa, como sindicato y trabajador, va a ser difícil que pueda participar en las ganancias. Puedo tener una participación

al balance para conocer el la empresa”

ficticia, no una real. El segundo tema es volver a incorporar la presencia de un directivo sindical dentro de la conducción del directorio de las empresas para conocer el manejo efectivo de las mismas.



—¿Hay casos en la Argentina?

—Una de las que tiene participación en las ganancias es el sindicato de la UOM, de Naldo Brunelli, en una planta de Siderar. El gremio sabe la cantidad de camiones que ingresan y salen, a quiénes se venden, cómo se vende. La información les permite sentarse a discutir sobre la participación en las ganancias, saber de qué se está hablando. También están aquellos casos de una cantidad de sueldos de premio anuales, pero eso no es una participación en las ganancias sino que es una compensación de la participación en estas. Lo genuino sería decir: el 1% o el 5% se reparte entre los trabajadores. Ahora es más fácil hacerlo con aquellas firmas que tienen balance social.

—¿Por qué solamente el 20% de las empresas presentan el Balance Social?

—Porque no lo reclaman los sindicatos. Está en cabeza de las actividades sindicales, la obligación, el compromiso y el derecho. Nosotros recibimos copia, e incluso está establecido que no podemos hacer difusión de esos datos.

—Y, ¿a qué sectores pertenece ese 20%?

—En general, los bancos, Telefónica y Telecom, las petroleras. Pero los grandes hipermercados, por ejemplo, no lo presentan, aunque la ley dice que es obligación hacerlo frente a la asociación sindical para darle participación a los trabajadores, con copia a la

Secretaría de Trabajo.

—¿El Estado tiene alguna forma de exigirle al otro 80% que entregue Balance Social?

—Tenemos que empezar a trabajar con los sindicatos. Me imagino que es un buen momento para que las grandes empresas entreguen el Balance Social.

—Si se aprueba el dictamen en Diputados de la participación de los trabajadores en ganancias. ¿Cuál va a ser la respuesta del gobierno?

—No creo que tengamos ninguna duda en acompañar porque está en la Constitución Nacional, está en la Ley de Contrato de Trabajo y es una vieja aspiración de los trabajadores. Además, la Argentina lo tuvo. En 1975, Segba tuvo directorio obrero y participación en las ganancias. En el

caso de Aysa, el sindicato tiene, por el Programa de Propiedad Participada (PPT), un director en el directorio de la empresa con acceso a la información. Nosotros tratamos mucho con Atos, que tiene un convenio casi modelo por el cual también hicimos un Balance Social accesible a los trabajadores. Porque la otra trampa es que la empresa te entregue el balance que le da a los accionistas, que es chino básico. En cambio, el Balance Social, como la ley dice, tiene que ser accesible al trabajador: debe incluir inversión, si va a incorporar tecnología o reducir puestos de trabajo y accidentología. Es cierto que tendríamos que sentarnos con la CGT para exigir el Balance Social. Creo que si se aprueba la ley Recalde va a surgir automáticamente.

—El otro problema es el trabajo en negro... porque detrás se esconde la pauperización del empleo

—En los últimos años reducimos el trabajo en negro del 50% al 30%. A todos nos gustaría irnos con 0% de trabajo negro. Además, recuperamos la inspección. El Ministerio de Trabajo en los '90 perdió la capacidad inspectiva, que por ley se la dieron a las provincias. Cuando llegué a esta Secretaría había 40 inspectores en todo el país, ahora hay 450. Empezamos a trabajar con las provincias. Y el 90% de las provincias nos acompaña porque nosotros podemos aportar los medios. En

cambio, hay otras provincias que por su color político se oponen, entre ellas la Ciudad de Buenos Aires. En Capital Federal uno de los sectores más complicados es el textil. Nosotros vamos solos, pero si fuéramos con la ciudad, el despliegue sería más importante porque además tenemos que ir con migraciones y resolver el problema de los trabajadores que están en condición de semiesclavitud.

—¿En qué sectores económicos el trabajo en negro es más grave?

—El primero, lejos, es el campo. La mayor parte de los trabajadores de temporadas están en negro. Ahí con el actual gobernador del Chaco, entonces senador (Jorge) Capitanich, sacamos el famoso convenio de corresponsabilidad gremial que se va a firmar con el tabaco, donde lo que se hace es firmar una tarifa que abarque aportes, contribuciones y obras sociales que el empleador paga en el momento que vende su producto. La estimación presunta también nos puede ayudar, porque cuando la AFIP vaya y diga tiene tantas hectáreas, cultiva soja, que necesita tantos trabajadores por hectárea, sólo figuran cuatro y le corresponden más, tiene que pagar por la diferencia. Entonces, lo van a blanquear.

—¿Qué otras medidas conjuntas han tomado?

—Inspeccionar en el campo tiene determinadas características que nosotros tomamos como cómicas, pero que en algún momento fueron dramáticas. En el NEA, nos han dado vuelta camionetas, nos han encerrado inspectores, nos han acompañado amablemente al límite del pueblo para que nos fuéramos. Vamos con la Gendarmería. En algunos lugares de Corrientes les avisan y se escapan por el campo. Lo mismo pasa con el trabajo infantil. En algunos casos, con los gobernadores, hemos logrado que esos sectores empezaran a blanquear a sus trabajadores. En el trabajo doméstico se blanquearon muchas trabajadoras, pero es muy complicado porque no puedo entrar a una casa particular a verificar el aporte. El tercer foco es el tejido, pero ahí no hay que luchar sólo contra los talleres clandestinos sino contra las grandes marcas, porque el problema es si nos quedamos inspeccionando al señor boliviano cuando el problema es la cadena. Después está el tema del empleo tercerizado no registrado en la construcción.



PUERTOS ARGENTINOS

PUERTOS: DIAMANTE

Se reinició el dragado en el puerto de Diamante

La primera semana de octubre comenzaron los trabajos de dragado en el acceso del puerto entrerriano de Diamante para llevarlo a una profundidad de entre 5,50 y 5,90 metros. "Esto lo hará más competitivo y posibilitará acrecentar aún más la salida de cereales a las terminales del mundo", dijo el titular del Ente Autárquico portuario, Juan Carlos Favotti.

Según se informó en los medios de Paraná, con la idea de que se acrecienten las salidas de cereales desde Diamante al mundo, se retomaron los trabajos



de dragado en el acceso al puerto de la ciudad blanca, los que habían quedaron paralizados por la rotura de la máquina de la Dirección de Vías Navegables de la Nación. El calado que se proyecta es llegar a una profundidad de entre 5,50 metros y los 5,90 metros. "Esta tarea hará que el puerto de Diamante sea competitivo y posibilite acre-

centar aún más la salida de cereales a las terminales del mundo", señaló el titular del Ente Autárquico Portuario, Juan Carlos Favotti.

Tal como estaba previsto, el dragado es financiado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, tras haberse firmado el convenio de cooperación con la Secretaría de Transporte, Puertos, Vías Navegables y Ferroviarias, que está a cargo del Carlos Molina.

En cuanto al dragado, Favotti precisó que "se ha comenzado por la parte menos profunda de nuestro acceso, a efectos de darle profundidad de manera inmediata. El lugar exactamente es el que se encuentra afectado por el desagüe de la ciudad, donde es más complicada la tarea porque la sedimentación está constituida en su gran mayoría por arcilla, piedra caliza, tosca y todo otro tipo de objetos sólidos que la ciudad desecha por su colectora pluvial".

"Mediante el dragado, reiteró que el acceso será llevado a una profundidad de entre 5,50 y 5,90 metros al cero de Diamante, que es

una profundidad mucho más acorde con la red troncal y que mejora muchísimo la determinante que tenemos hoy. Esta tarea hará que el puerto de Diamante sea competitivo y posibilite acrecentar aún más la salida de cereales a los puertos del mundo desde él".

Favotti detalló que "actualmente se están dragando 7.000 metros cúbicos de sedimentos por día. Hace falta movilizar aproximadamente 130.000 metros cúbicos y esto significa la necesidad de contar con aproximadamente 20 días de trabajo efectivo. Además, es nuestra intención llevar el acceso a 90 metros de ancho para facilitar el ingreso".

Por otra parte, agregó que "en el mismo convenio se dispone dar una solución definitiva a la formación de bancos de arena que sufre nuestro acceso, debido a la sedimentación continua que produce el riacho las Arañas. Es por eso que estamos abocados a esa tarea a dar una solución definitiva a ese problema".

Crecen los embarques de granos en Bahía Blanca

En comparación con los primeros cinco meses del año último, hubo avances en el maíz y en la soja. Caída en la carga del trigo.

Bahía Blanca festeja al ritmo del Mundial los embarques de cereales, subproductos y aceites. En los últimos 60 días, las distintas terminales en la zona portuaria de Bahía Blanca están viviendo un verdadero crecimiento en la actividad.

Si se hace un análisis de lo embarcado por las cuatro terminales principales en el rubro, Terminal Bahía Blanca se ubica en primer lugar, con 1.149.925 toneladas de granos y subproductos; después se ubica Toepfer (750.389); Cargill (682.171) y luego Moreno (348.220). Según un informe del diario La Nueva Provincia, de la comparación con los primeros cinco meses del año último, se deduce que hubo un avance en el maíz, ya que se pasó de 567.709 toneladas a 981.375, lo que significa el 72,9% más. Con menores volúmenes, el embarque de harina de soja se elevó el 178,1%, pasándose de 26.980 toneladas a 75.042 y los pellets de soja el 17,6%, de 98.363 a 115.682.

Con respecto al poroto de soja, de las 841.049 toneladas de los primeros cinco meses de 2009, se pasó a nada menos que 1.056.122, volumen que se consiguió en tan sólo dos meses, lo que representó el 15,6% más.

En el mes de abril, según las estadísticas brindadas por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, tuvo un repunte notable en los embarques. Se superaron las 810.000 toneladas, con números similares entre soja y maíz. Salieron 363.140 toneladas de poroto de soja, contra 325.432 toneladas de maíz. La carga de trigo siguió declinando hasta las 63.445 toneladas y se completó



aquella cifra con 17.200 toneladas de cebada, 19.370 de malta, 13.200 de aceite de girasol y, luego, harina de soja y aceite de soja.

De todas formas, el boom exportador se dio en mayo, cuando la soja tuvo una estampida, hasta llegar a casi 700.000 toneladas embarcadas.

Específicamente, fueron 692.982 toneladas de porotos de soja, 397.516 de maíz, 72.849 de trigo, 34.389 de pellets de soja, 19.150 de malta, 35.990 de harina de soja, 16.530 de aceite de girasol, 10.548 de pellets de girasol y 5.500 toneladas de aceite de soja. Todo esto permitió que en mayo se llegara a 1.285.454 toneladas de granos y subproductos exportados.

Sequía

Sin embargo, la exportación de granos, subproductos y aceites, por White, cayó un 2%. Fueron 3.029.753 toneladas de 2009 contra 2.970.290 de este año.

En este punto, influye la magra producción de granos finos, en especial trigo, en la zona de influencia de Bahía Blanca, originada por la sequía histórica.

Entre enero-mayo de 2009, se habían embarcado 936.323 toneladas de trigo, contra 451.471 de igual período de este año, lo que representa el 51,8% menos. En el mismo lapso del año último, se exportaron 191.494 toneladas de cebada, contra sólo 24.035 en los primeros cinco meses de 2010, lo que significa una baja del 88%.

También se anotaron caídas en el aceite de girasol (46,6%) y del 15,4% en pellets de girasol, así como del 8,6 en aceite de soja. En el resto de los rubros, el panorama fue opuesto. Por su parte, el titular del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Jorge Otharán, admitió se está ante una cosecha récord de maíz y soja, aunque también los productores del sudoeste bonaerense saben de la situación extrema que produjo la crisis climática y su impacto sobre la cosecha fina. "Ambos escenarios tienen repercusión en el puerto de Bahía Blanca", aseguró.

Por eso, reconoció, el primer trimestre fue muy difícil, y abril y mayo marcaron una recuperación muy importante con la llegada de granos gruesos desde la zona núcleo en materia de producción.

Para el directivo, "desde el punto de vista nacional, Bahía Blanca ya ocupa un lugar trascendente en la consolidación del sistema de

completamiento, que se articula entre el río y el sistema marítimo".

Desde el punto de vista regional, Bahía disputa una frontera imaginaria de exportación con el puerto de Quequén, que es una zona más triguera.

"Nosotros estamos muy expectantes en función del crecimiento que tiene el puerto local, no sólo porque se consolida el movimiento de granos y subproductos, sino porque estamos ante un escalón más por subir, que significa la incorporación de tres nuevos amarres en el puerto, con tres productos diferentes", dijo.

En tal sentido, Otharán mencionó el muelle de Vale Río Doce, desde donde se exportará potasio; el proyecto de Dreyfus, que constituirá el quinto en materia granelera, y la idea de Toepfer de construir un nuevo muelle, emancipándose del de la termoeléctrica, que podrá destinarse, después, a la descarga de fuel-oil para aquella central.

"Por lo tanto, nuestro objetivo es generar alternativas para seguir ocupando ese espacio en el mercado nacional", expresó el titular del CGPBB. En ese sentido, afirmó que es vital invertir en la doble vía desde Bahía Blanca a Pigüé y la licitación de la autovía 3, que permitirán un mejor movimiento de los camiones.

Punta de camiones

La recolección de los granos gruesos generó un movimiento impresionante de transportes con destino a la zona portuaria de Ingeniero White, generándose, inclusive, el congestionamiento de las rutas adyacentes a la ciudad por la presencia de cientos y cientos de camiones cargados, no sólo de soja, sino también de maíz.

A su vez, es notoria la presencia de naves de distintos lugares del mundo, en especial, Brasil y Asia, a la espera del llenado de sus depósitos. Esta situación no hizo más que ratificar las condiciones del sistema portuario local para el completamiento de naves llegadas desde la zona fluvial del Paraná, limitadas, allí, por el menor calado existente.

Al respecto, hay que destacar los 45 pies de profundidad que permitió el arribo de embarcaciones que superan los 200 metros de eslora.

Fuertes inversiones públicas y privadas

El gobernador de Entre Ríos, Sergio Urribarri, recorrió las obras del acceso a Ibicuy y del puerto en las que se están invirtiendo más de 150 millones de pesos. “Es una satisfacción ver el avance impresionante de estos trabajos. Es un orgullo para los entrerrianos tener un puerto natural de



aguas profundas para sacar nuestra producción y tornarla cada vez más competitiva”, dijo el mandatario. En un mes y medio comenzarán a operar con mineral de hierro. Junto al intendente Horacio Durrels; al titular del Ente Autárquico Puerto Ibicuy, Hugo Rodríguez; Pablo Ferulano, presidente de Suelos Argentinos SA, el gobernador apuntó que “estuvimos recibiendo a inversores privados que quieren hacer en Ibicuy obras que permitan la operación de salida de mercadería importante desde nuestro puerto. Nos pone muy contentos ver esta obra”.

La obra del acceso demanda una inversión del estado de 104 millones de pesos y las obras preliminares que se están ejecutando para la localización de una terminal de trasvasamiento, que servirá tanto para descarga de barcasas como de buques de mineral de hierro provenientes de Brasil, demandan una inversión de 50 millones de pesos de la Unión Transitoria de Empresas (concesionaria) conformada por Argenmar y Suelos Argentinos SA.

Urribarri anticipó que “sólo del emprendimiento del puerto se requerirá la mano de obra de 50 personas y hay tres o cuatro inversores privados que quieren trabajar en esta estación fluvial y creo que poco a poco vamos a estar sorprendiéndonos gratamente por esto que está ocurriendo”.

“Con Horacio estamos trabajando, como lo hacemos con todos los intendentes; ponien-

do un poquito cada uno y de esa manera entre el gobierno nacional, provincial y municipal salir adelante. Este es un pueblo que está creciendo mucho y estas obras vienen muy bien para combatir la desesperanza que hubo durante años en Ibicuy. Desesperanza que tenían sobrados motivos para que las haya, un camino de acceso que no se hacía, un puerto que se caía y la verdad que el presente es muy distinto”.

Recordó que luego de mucho trajinar, “conseguimos la transferencia de las 100 hectáreas que ahora están en manos de la provincia. Vamos por más, además de esta obra privada que se está haciendo”.

Entre Ríos tiene 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.

“La esperanza de todo un pueblo”

El intendente de Ibicuy, Horacio Durrels, resaltó que para la localidad la obra de acceso y del puerto son de “grandes magnitudes, siempre se estuvo esperando y siempre se hablaba en campañas políticas de puerto Ibicuy y el acceso, pero nunca se concretaba y hoy es una realidad”.

Durrels subrayó: “El gobernador como se mueve y trabaja está dando respuestas a un pueblo que se encuentra bastante retirado de Paraná. Esta obra es una realidad y la esperanza de todo un pueblo, porque ya hay empresas que se quieren radicar en la localidad, lo que generará mano de obra”.

“Estimamos comenzar a operar en 50 días”

Pablo Ferulano, presidente de Suelos Argentino SA, empresa que está desarrollando la obra en el puerto de Ibicuy, precisó que se está preparando el puerto para que “lleguen barcasas con mineral de hierro que se descargarán y luego se carga a barcos de ultramar”. El empresario precisó que en la obra del puerto se han invertido alrededor de 50 millones de pesos. “Se movieron 480 mil metros cúbicos de tierra, mejoras de muelle, vigas de coronamiento, iluminación, cintas transportadoras y maquinarias, entre otros”, apuntó Ferulano, quien adelantó que “en 45 días ten-

dremos que estar arrancando con los primeros convoyes que comenzarían a llegar de Brasil”.

Ferulano explicó que el interés por el puerto de Ibicuy se debe a que es un puerto de aguas profundas y “desde el arranque hubieron muchas cosas que fueron más factibles en Entre Ríos que en otros lugares”. Dado los 36 pies de calado del río frente al puerto, permite la llegada y operación de buques de ultramar de gran porte y de última generación, los que saldrían cargados directamente hacia el exterior. Detalló que se estima comenzar con la exportación de arroz y mineral de hierro.

“Es muy importante que el gobernador Urribarri se interiorice en la obra. Él ha apoyado esta gestión y los inversores se sintieron cómodos, por eso llegaron y tomaron la decisión de quedarse en Argentina. Entre Ríos ha sido un mundo aparte en cuestión de agilización de proyectos y eso permitió que los inversores decidan radicarse en la provincia”, puntualizó Ferulano.

Acceso

Al ingresar a Ibicuy el gobernador recorrió la obra de acceso, que consta de 22 kilómetros, que tiene un 75 por ciento de avance, a cargo de la UTE formada por José Eleuterio Pitón SA, Lemiro Pablo Pietroboni SA y Construcciones Dos Arroyos SA. Esta obra es financiada por el Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional.

Las autoridades estiman que la obra de acceso estará finalizada en siete meses, demandando una inversión de 104 millones de pesos, a ejecutándose en 22.

El acceso asfaltado comprende el sub tramo 2 sobre la ruta provincial N° 45, desde Paraje Roldán hasta Ibicuy.

El mandatario anunció además que se consiguió financiamiento y se llamará a licitación para pavimentar la ex ruta 12 y la N° 45.



Remodelan el Puerto de La Plata

El Ministro de la Producción, Martín Ferré, firmó el contrato de adjudicación de las tareas de construcción de 600 metros de muelle, 20 hectáreas de playa de contenedores y áreas de circulación y accesos a la Terminal Tecplata S.A., ubicada en el puerto de La Plata, tarea esta que demandará una inversión de 105 millones de dólares y la creación de 400 puestos de trabajo.

Acompañado por los intendentes de Ensenada, Mario Secco; el de Berisso, Enrique Slezac; el subsecretario de Actividades Portuarias, Luis Abot, el presidente del Consorcio del Puerto La Plata, Daniel Rodríguez Paz y el CEO de Tecplata, Eduardo Zabalza, Ferré destacó que “la Provincia es estratégica por sus ventajas competitivas: es la principal entrada marítima al país, y de donde sale más del 40% de la producción nacional” por lo que puntualizó que “para el Gobernador Daniel Scioli la infraestructura económica y social es vital para el crecimiento y viabilizar la inversión que hace el capital privado. Por eso, esta Provincia invierte como nunca en obra pública, para expandir infraestructura productiva”.

Remarcó en este sentido que “el puerto de La Plata es clave en el desarrollo y está posicionado como uno de los polos de atracción de inversiones, por eso se prevén obras de infraestructura que llegarán a través de la inversión privada como TecPlata y del crédito otorgado por Fonplata para el mejoramiento de cuatro sistemas portuarios de la Provincia”.

Ferré afirmó que TecPlata “convertirá al puerto platense en una Terminal portuaria internacional, se generarán nuevas infraestructuras para captar el crecimiento de cargas que se prevén para los próximos años y reconquistar las cargas que terminan o se originan en Argentina y que hoy hacen trasbordo en Montevideo” y remarcó “estas obras tienen un valor estratégico por que mejoran la logística y el transporte y además forman parte de un trabajo en equipo: los gobiernos municipales, el provincial y el nacional, la Legislatura y el sector privado”.

TecPlata es una nueva instalación portuaria de contenedores que funcionará en terrenos del Puerto de La Plata. La inversión total –de 242 millones de dólares- implica la construc-

ción de una terminal de 41,2 hectáreas integrada por cuatro sectores, con un muelle terminado de 857 metros lineales, la apertura de dragado del puerto a 34 pies hasta el canal troncal y el ensanchamiento del canal de acceso y la zona de giro. La obra está planteada en tres etapas y, en una primera etapa generará 400 puestos de trabajo directos y 2 mil indirectos.

En ese sentido el Ministro expresó que lo que está sucediendo en La Plata “no es un hecho aislado; estamos trabajando para que los puertos sean nodos de la cadena logística constituyendo la herramienta más importante para la competitividad de la producción”.

Características de la obra

La obra licitada comprende la construcción de los primeros 600 metros de muelle, 200.000 metros cuadrados de playa de contenedores, vías de circulación y accesos sobre la cabecera berissense del Puerto, con la previsión de una futura extensión hasta una longitud total de 830 metros.

Los trabajos estarán a cargo de la empresa DYCASA S.A., que obtuvo la licitación convocada por la firma TecPlata S.A., y generarán 400 puestos de trabajo en un plazo de ejecución de dos años.

Según se adelantó desde el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, en los próximos meses TecPlata hará otras licitaciones relacionadas con edificios, gates y la compra de equipos. Cabe destacar que en los primeros meses de 2011 se realizará el proceso licitatorio de la apertura del nuevo canal a 34 pies para empezar su dragado en mayo.

En relación a la adjudicación para la construcción de la primera etapa, en el Puerto La Plata



se construyen simultáneamente un muelle de 150 metros sobre el río Santiago en la cabecera de Ensenada, un nuevo Taller de Locomotoras, el puente de unión entre la cabecera de Ensenada y la Península de los Perros, además de una plaza en el Barrio Campamento con la recuperación del Puente Giratorio sobre el Canal Oeste.

Las playas de la terminal se han diseñado para resistir las cargas provenientes de equipos pesados y de las estibas de los contenedores a las cuales estarán sujetas.

Cabe recordar, que la Terminal de TecPlata S.A. surge de un acuerdo firmado en 2008, por el cual se le otorgaba a la empresa una concesión por 30 años para construir y explotar una Terminal Polivalente. La concesión implica la construcción de una terminal de 41,2 ha, con un muelle terminado de 857 metros lineales, la apertura de dragado del Puerto La Plata a 34 pies hasta el canal troncal y el ensanchamiento del canal de acceso y la zona de giro.



Reordenamiento interno

El jueves 7 de octubre dos integrantes del Consejo Directivo de la FeMPINRA, los compañeros Roberto Coria (Secretario de Finanzas) y José "Pepe" Giancaspro (Secretario de Interior), acompañados por Miguel Kelly (Secretario de Interior del SEAMARA), sindicato que integra la Federación, viajaron hasta San Pedro para – como dijo en la reunión el Cro. Coria – “pagar la deuda” de la visita prometida y que por diferentes motivos se venía postergando.

Allí fueron recibidos por los compañeros de los gremios que desarrollan su actividad en el Puerto para tratar la problemática de la zona y el manejo de la actividad de acuerdo a la demanda.

También se estableció que serán los compañeros quienes elijan al representante de la

FeMPINRA en San Pedro para el desarrollo orgánico de las diferentes gestiones y tareas que le toque realizar en nombre de la Federación y en función de la demanda cotidiana que genere la actividad. Los visitantes recogieron – además – el testimonio de las tareas que se están realizando en el Puerto para su mejoramiento y mayor capacidad productiva, entre



ellas las de dragado que le permitirían alcanzar los 32 pies de acuerdo a lo planificado por las autoridades provinciales. De esta manera, la FeMPINRA sigue desarrollando la tarea de presentarse en cada uno de los puertos en forma periódica y

tener de boca de los compañeros del lugar la descripción del movimiento local y la real situación en la que se encuentran los trabajadores.



El “nuevo” Caleta Paula



El astillero del Puerto de Caleta Paula tiene un 95% de avance en sus obras y una vez finalizado, generará cientos de puestos de trabajo en la reparación de buques de gran porte, complementándose con la radicación de empresas prestadoras de servicios. A mediados de agosto comenzó la zonificación del predio para el desarrollo de la industria naval.

El Ministro de la Producción, Jaime Álvarez, acompañado por el director provincial de Coordinación Interior, Daniel Álvarez, realizó el sábado 29 de mayo una visita al Puerto de Caleta Paula, junto al jefe de la Delegación de Caleta Olivia de la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz (UNEPOSC), Walter Semenza.

Al igual que en el puerto de Deseado, el responsable de la cartera productiva pudo interiorizarse respecto a la obra de ampliación del Astillero, que ya lleva un 95% de avance. En consecuencia, se espera que una vez culminada la obra podrán comenzar las tareas de reparación de buques de gran porte, además de la posi-

bilidad de radicar empresas que a su vez sean prestadoras de servicios, las que generarán cientos de puestos de trabajo.

Finalizado el recorrido, Semenza señaló que “junto al ministro realizamos un recorrido por todas las instalaciones del puerto, visitamos los

El Puerto de San Nicolás: estudio hidromorfológico

Los trabajos son desarrollados por técnicos del Instituto Nacional del Agua (INA), y según se supo están a punto de finalizar. El estudio hidromorfológico permitirá diseñar las acciones de infraestructura correctiva que impida el avance de la isla que desde hace años se fue conformando -y creciendo de manera alarmante- frente a las instalaciones del Puerto de San Nicolás.

“Hace más de treinta años que distintos sectores portuarios venían reclamando como consecuencia del banco de arena que se fue conformando frente al puerto, que año tras año fue creciendo y hoy está amenazando con cerrar el canal de acceso a la zona portuaria, no sólo a los muelles nuestros sino también a los de Siderar y Central Térmica”, comentó Luis Herrera, delegado administrador del Puerto de San Nicolás, quien recordó que la necesidad de un estudio de esta naturaleza ya había sido advertida por la comunidad portuaria en 1985, durante

la intendencia del hoy diputado nacional José María

Díaz Bancalari. “Están haciendo un estudio histórico a través del relevamiento de los flujos y las corrientes, cuyos resultados y conclusiones permitirán determinar cuáles serían las dos o tres alternativas de infraestructura a desarrollar, a los efectos de lograr que el banco de arena desaparezca o, al menos, no siga creciendo”, explicó.

La primera parte del estudio se cerró hacia fines de julio, y la comunidad portuaria aguarda ahora la conclusión de una segunda etapa. Estiman que esos resultados finales estarán elaborados dentro de los próximos 30 días.

Herrera también comentó que se está trabajando aceleradamente para permitir que en el canal de acceso y la zona de maniobras esté asegurado por diez años la misma profundidad que la Hidrovía, “lo que daría previsibilidad en el largo plazo.”

Y agregó: “en el ‘92 transfirieron los puertos de la Nación a la Provincia. Y los sucesivos gobiernos provinciales nunca habían incorporado el tema portuario dentro de una política de Estado. Y fue el gobernador Scioli quien vino a dar un impulso a todo lo que tiene que ver con la actividad portuaria. Entonces, a través del trabajo conjunto con los ministros y subsecretarios hemos podido poner en valor todos estos proyectos”.

Más allá del estudio hidromorfológico, la re-



ferencia de Herrera tiene que ver con obras en ejecución y comprometidas por la Provincia para el Puerto de San Nicolás, por un total de 110 millones de pesos. A esa cifra se suman los 49 millones de pesos invertidos por el sector privado. Y todo ello en un año 2010 para el cual se espera un cierre con récord histórico de actividad, incluso duplicando la anterior marca histórica, alcanzada en 2007.

Durante los 9 primeros meses del año, en el puerto se registraron movimientos de mercaderías en un total de 4.962.432 toneladas. En el mismo período de 2007 -el último año récord- se habían movido 2.539.866 toneladas. El grueso de los movimientos se operó en minerales, fertilizantes, combustibles.



RTOS
TINOS

galpones y analizamos las obras que serán necesarias para el futuro del astillero”.

“Este será uno de los centros de reparaciones navales más grande del país”, afirmó Semenza, detallando que hay una extensión de 321 hectáreas de predio portuario, “por lo que junto al ministro avanzamos en la decisión de comenzar a planificar la radicación de empresas complementarias al Astillero”, algo que demandará crear un sistema de zonificación.

En ese sentido señaló que tal sistema deberá ser diseñado con sentido estratégico, “para darle un mejor aprovechamiento a los predios que tenemos”, facilitando la provisión de servicios básicos como agua y energía.

Respecto del elevador sincrónico de buques, indicó que el mismo “utilizará 4 megas de energía, por lo que la línea de 33 kv se extenderá al puerto, la cual forma parte de la licitación de 132 kv que ya está en marcha”.

Asimismo, adelantó que “ya hemos iniciado los trámites administrativos para poder contar con una planta potabilizadora de ósmosis inversa para el consumo humano y para el desarrollo industrial que generará 250 metros cúbicos por día. Además, vamos a poder tener almacenados en los tanques un millón y medio de litros para consumo de los buques y los distintos tipos de industria”.



Construyen una nueva terminal

Destinan fondos por U\$S 9 millones. El enclave portuario estará destinado a la logística y al transporte de minerales para la construcción. La obra generará 600 empleos.

Con una inversión cercana a los u\$s 9 millones, la provincia de Buenos Aires contará con la primera terminal de áridos del país. Los fondos provienen de cinco empresas areneras en el puerto de Dock Sud. Por su parte, el Ministerio de la Producción provincial será el encargado de brindar la seguridad jurídica para su funcionamiento.

El Ministro de la Producción, Martín Ferré, sostuvo que “esta inversión, que se realiza en Dock Sud, no hace más que poner en evidencia que la Provincia es la punta de lanza del desarrollo productivo nacional” y destacó “con una producción cercana a las 35 millones de toneladas, somos una de las mayores provincias mineras argentinas, sobre todo en la extracción de minerales no metálicos y rocas de aplicación para la construcción, por lo que ésta terminal de áridos será sumamente importante para alcanzar la meta de crecimiento del 5% prevista para este año en la actividad”.

Explicó que “a la inversión privada que están realizando las empresas, y que han demostrado un fuerte criterio de asociatividad, se le suma un aporte y un trabajo conjunto del Estado para permitir que la actividad se realice

en el marco de la seguridad jurídica necesaria para un proyecto de este tipo”.

A su vez, indicó: “Esto señala además el impulso con el que estamos trabajando con la Cámara que nuclea al sector –como lo hace-



mos con el sector privado- y cuyo aporte vinculado con la logística de áridos ante el Consejo Portuario provincial es sumamente necesario”.

Metas a cumplir

La terminal de áridos, que se está instalando en Dock Sud sobre una superficie de cinco hectáreas, estará a cargo de Marimar SA, Blinki SA, Suying, Tonric y Transportes Jilguero SA.

El objetivo es reordenar la actividad con un criterio medioambiental superador, la incorporación de nueva tecnología, mayor agregado y la generación de unos 600 puestos de trabajo en forma directa e indirecta.

El árido es el material granulado que se utiliza como materia prima principalmente en la construcción, sobre todo en confección de hormigones y morteros, rellenos, escolleras, balastos de vías férreas, bases de carreteras y conglomerados asfálticos. Entre los más comunes, pueden encontrarse las rocas calcáreas sedimentarias, como la piedra caliza y la dolomita, las arenas y gravas y las rocas ígneas y metamórficas como el granito, el basalto y la cuarcita.

Del encuentro participaron, además, el subsecretario de Actividades Portuarias, Luis Abot, el delegado del Puerto de Dock Sud, Ezequiel Kristof; el presidente de la Cámara de Arena y Piedra, José Luis Pubul Martín; Javier Santoro, representante de la empresa Marimar; Luis Castañaga, de Transportes Fluviales Jilguero; Mario y Marcos Lázaro, ambos de la empresa Blinki.

Atenderá la demanda que provenga del NOA

Con la próxima incorporación de la grúa se podrá contar con un puerto en condiciones de poder operar con barcazas.

El operador de comercio exterior Pedro Juan Guglielmino destacó que el puerto de la capital de la provincia es el primero en importancia de la Hidrovía Paraná-Paraguay y que sus instalaciones están en condiciones de atender las demandas que provengan del Noroeste argentino y hasta de convertirse en el eje bioceánico para desarrollar la producción regional.

El empresario señaló que después de los esfuerzos realizados por la provincia en materia de infraestructura portuaria para adaptarla a lo que hace falta para poder operar, ahora con la próxima incorporación de la grúa se

podrá contar con un puerto en condiciones de poder operar con barcazas y cubrir el sector jurisdiccional de la hidrovía hacia los puertos marítimos de salida como son los de Montevideo o Buenos Aires, Zárate, Campana y Rosario.

“Faltaba la grúa para cerrar con el equipamiento y ya esta en marcha y por eso en pocos meses más vamos a contar con esta grúa que permitirá el funcionamiento a pleno del muelle y el resto de las instalaciones portuarias”, expresó Guglielmino quien reconoció que se trata de una de las mejores noticias que recibe luego de treinta años de actividad en el sector.

Hizo notar, además, que en Colonia San Antonio se encaran los trabajos de la playa de transferencia de cargas para permitir la re-

cepción de las cargas del NOA y las que vayan hacia allá con salida al Pacífico porque tenemos el corredor bioceánico y tenemos que aprovecharlo.

“Somos el primer puerto de la Hidrovía de ingreso al país –continué - y estamos en condiciones de atender toda la zona del NOA y ser el corazón del eje bioceánico para desarrollar la producción regional que necesita el menor costo posible para llegar a los puertos oceánicos”.

El operador de comercio exterior señala que de lo que se trata es de crear las condiciones para que se pueda llegar en el menor tiempo posible y al menor costo, sobre todo a partir del reconocimiento de que el transporte fluvial y marítimo siempre fue el más barato del mundo.

Buscan ampliar la operatividad del Muelle Storni

El nuevo titular de la Administración Portuaria, Julio Aristarain se refirió al creciente movimiento de buques que registra Puerto Madryn en los últimos años y que han significado una notable disminución en los volúmenes de carga que maneja.

Sobre el tema, afirmó que “hay varios factores los que han influido para que el movimiento de buques haya decaído en el muelle Storni. Un ejemplo, en 2007 había alrededor de ochenta mil toneladas de langostino para mover y ahora estamos al diez por ciento de eso. Un año donde no hay calam también impacta en la estadística portuaria. Por otro lado, la exportación de lana en cinco años creció geométricamente”, comparó.

El Director General de la APPM dijo que “tenemos planeado iniciar un programa de visitas a distintas ciudades e industrias para mostrar lo que ofrece este puerto, hacer marketing en lugares como el Alto Valle de Río Negro, Neuquén y Mendoza, lugares donde la producción que tienen puede ser containerizada y sacada por Madryn. Debemos hacer esfuerzos para lograr traer más cargas, ése es un desafío”.

Por su parte, y en referencia a los costos que deben afrontar las empresas para operar en la terminal portuaria, el jefe de operaciones del puerto, Héctor Ricciardolo consideró que el puerto de Madryn “no es uno de los más

caros del país, aunque depende hacia dónde salga la carga. Hay tarifas diferentes si sale a Oriente o hacia Europa. Madryn es un puerto feeder que manda hacia otros puertos que concentran la mercadería y la mandan al destino final. Es indudable que hay un costo que hay que pagar que es desde Madryn hasta el puerto concentrador, mientras que desde Buenos Aires, por la cercanía que tienen con los concentradores, es más barato que acá”, añadió.

Obras en los muelles

En cuanto a las obras que se están ejecutando y los proyectos de ampliaciones se explicó que “hay un plan de mantenimiento, y este año se terminan los trabajos de todos los sitios de amarre, que son los macizos donde se apoya el barco para que golpee en el muelle. Existen unos macizos que sobresalen del muelle y después viene una carpeta de rodamiento. Las obras se están terminando en todos los sitios operativos y se piensa hacer una ampliación de ambos muelles”.

“En el caso del Piedra Buena se requiere una ampliación de 100 metros y en el Storni ampliar y reformar el Sitio 2. Si bien no tenemos ningún problema en recibir buques de gran porte porque este es un puerto de aguas profundas, lo que sí nos está faltando es alguna plazoleta de maniobra para hacer acopio de materiales, para poder cargar más rápido las



mercaderías en los buques. El tiempo de carga es muy importante para los mercantes cuando están parados o en puerto, manifestó el Director General.

Recordó que “en algún momento se pensó en la posibilidad de instalar una containera grande, lo que agilizaría el proceso de carga y descarga, pero se requiere de muchas modificaciones a la estructura del muelle. Este fue inaugurado en el año 1975 y en ese momento en movimiento de contenedores era muy chico”. Por otro lado, “el muelle Piedra Buena se calculó para buques de 250 metros de eslora máximo, que era lo que existía en 2003 cuando se amplió, y ahora hay que pensar en cruceros de más de 300 metros de eslora”, que integran los circuitos de la creciente industria del turismo.



Y ejemplificó: “un camión para llevar un contenedor al puerto de Buenos Aires cobra 2.200 dólares. Es que el camión tiene que salir del puerto de Buenos Aires vacío, llegar a Formosa, consolidarlo y volver al puerto de Buenos Aires. En materia fluvial, pudiendo cargarse en el puerto de Formosa, el costo es de 700 dólares”.

Indica que de acuerdo a la mercadería que se remita en un contenedor repercute más o menos el valor. “Si es una mercadería de muy alto valor lógicamente no le hace tanto pagar esa diferencia pero en las

economías regionales hay productos de mucho peso pero de poco valor”, señala.

“De todos modos, así como están las cosas las barcazas, no así los buques, pueden operar en el muelle formoseño y solamente se pueden presentar inconvenientes en los períodos de estiaje durante los cuales hay que aceptar la realidad porque no hay dragado que sirva para mover las embarcaciones cuando las aguas están bajas”, expresó.

El titular de la DPV había dicho que por gestión del gobernador se había logrado que se incluya en el convenio celebrado por la Presidenta de la Nación con la empresa Hidrovía SA que se ejecute el dragado para que en el litoral fluvial formoseño se pueda navegar con comodidad hasta los 10 pies de calado.

La reactivación está en marcha

De acuerdo a la información recogida en todos los medios locales, el gobierno provincial se encargó de recalcar que la reactivación del Puerto de Barranqueras, que impulsa la gestión Capitanich, es clave para el futuro económico-productivo del Chaco.

Para el ministro de la Producción, Enrique Orban, el Chaco «comenzó a escribir una nueva historia a través de la integración comercial y el crecimiento económico. Será un antes y un después para Barranqueras y para la provincia». En la primera semana de setiembre desde la terminal metropolitana se embarcaron más de 3.000 toneladas de soja hacia Rosario, una operatoria calificada por Casa de Gobierno como «histórica».

Orban recordó que la reactivación del puerto chaqueño y del Ferrocarril Belgrano Cargas forma parte de una estrategia de Gobierno tendiente a disminuir las brechas entre los productores locales y los del país central, a través del abaratamiento de los costos y consecuente aumento de la rentabilidad y productividad.

«Ver el inicio de la actividad portuaria y el renacer de Barranqueras, que durante tantos años padeció la desidia de los gobiernos anteriores, es para los productores del Norte un verdadero sueño hecho realidad», manifestó el ministro.

El plan de incentivos y apoyo del Gobierno para el sector productivo continuará hasta cumplir el objetivo de transformar a la provincia en potencia agroalimentaria y agroindustrial. «Para ello es necesario que el puerto

cuenta con todas las habilitaciones de exportación», indicó.

El jefe de la cartera productiva señaló que a través de la inversión oficial para la reactivación del puerto, el productor chaqueño hoy cuenta con un sistema de traslado que le permite comercializar su producción a un menor costo y duplicar su rentabilidad.



Al mismo tiempo, señaló que la operatoria permitirá descomprimir las rutas. «La vía férrea e hídrica para el transporte constituyen un abaratamiento de los costos de flete en más del 60%, por eso la vía más recomendable siempre y cuando pueda ser transportada por ferrocarril y barcasas», remarcó. Por último, adelantó que con la obra de siderurgia para arrabio, la operatoria será clave en el traspaso de las piedras para su fabricación.

Paralelamente en su visita a Sáenz Peña, el ministro de Infraestructura, Omar Judis, consideró que se abren expectativas enormes para todo el esquema productivo chaqueño, a partir de la firme decisión política de es-

tablecer una conjugación entre el ferrocarril Belgrano Cargas, el sistema de almacenamiento de granos, el complejo del Puerto de Barranqueras optimizado y el mantenimiento continuo del riacho Barranqueras, va a permitir realizar operatorias de comercialización y transporte de la producción agropecuaria de grandes magnitudes.

Destacó la importancia que tiene para la estrategia planteada con la reciente operatoria del traspaso en el Puerto de Barranqueras de 3 mil toneladas de soja desde los vagones del ferrocarril que luego serán transportadas por barcasas vía fluvial hasta el Puerto de Rosario. Reiteró el ministro que se encuentra en pleno proceso de adjudicación la obra de la construcción de una terminal conjunta con el sistema de transferencia de cargas, con una inversión cercana a los 4 millones de pesos. Esta obra - que tiene prevista su conclusión para marzo del 2011 - va a permitir dotar al Puerto de Barranqueras de un sistema de transferencia de granos y cargas de mayor velocidad, disminuyendo aun más los costos operativos en el proceso de comercialización de la producción.

Con la puesta en marcha del Plan Maestro del Puerto de Barranqueras financiado y con asesoría técnica de la Corporación Andina de Fomento (CAF) se va a dotar al puerto de la infraestructura, servicios, energía, almacenaje, accesos, sistema de logística y transferencias de cargas de manera de transformar al complejo en el puerto de referencia del norte argentino.

PUERTOS: DESEADO

Puerto Deseado como nuevo centro de logística portuaria

Luego del acuerdo rubricado entre el Gobernador Mario das Neves y la firma Shipping Services para reactivar los puertos de Chubut, el titular de la cartera productiva de Santa Cruz Jaime Álvarez se reunió con el gerente comercial de empresa Robert Mac Gaw, a los efectos de comenzar a gestionar la posibilidad de convertir al puerto de Puerto Deseado en un nuevo centro de logística portuaria, para servicios de cargas nacional e internacional, con el objetivo de diversificar la actividad económica de esta localidad.

En el marco del encuentro realizado en la ciudad autónoma de Buenos Aires, Álvarez se exhibió ante el empresario brindado un detallado informe de las distintas actividades

que se están desarrollando en el norte de Santa Cruz y podrían hacer uso de ese eventual centro de logística y distribuidor de contenedores, en materia de exportación e importación de minería, hidrocarburos como así también pesca y cemento, además del flujo de insumos necesarios el desarrollo industrial.

El funcionario expuso ante Mac Gaw las necesidades de poder contar con un puerto receptivo para la llegada de infraestructura para nuevas inversiones que se estarían concretando a partir de la reglamentación del Sistema Provincial de Promoción y Desarrollo Industrial, al calor del gran interés que esta herramienta de desarrollo despertó en sectores que están analizando como rentables

las diversas alternativas de agregado de valor sobre los recursos naturales santacruceños.

Analizan sumar un nuevo buque

Si bien días atrás la firma rubricó un acuerdo con la vecina provincia de Chubut para sumar a los puertos de Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia como bases para profundizar las actividades económicas y reactivar la vida portuaria, Mac Gaw aseguró al ministro Álvarez que desde la empresa se está pensando en sumar a la flota de distribución de logística una nueva embarcación, de similares características que el buque porta contenedores de bandera argentina "Asturiano" —con capacidad de 1.100 contenedores— por lo que el pedido realizado por las autoridades san-

Ante esta realidad y frente a la posibilidad de generar propuestas para potenciar la reactivación del Puerto, un equipo de investigadores de la **Facultad de Ingeniería de la Unne** encabezados por el doctor **Jorge Pilar** e integrado por las ingenieras **Estela García** y **María Ester Cabral Castellá**, lleva adelante un trabajo del cual surgen una serie de propuestas de estrategias.

Los puertos de la región sufren un escaso movimiento respecto del trabajo que décadas atrás desarrollaban diariamente. Entre ellos el Puerto de Barranqueras, el cual en la década de 1920 superaba en movimiento a todos los puertos del Paraná. Especialistas dan cuenta de la importancia del ancladero chaqueño su ubicación estratégica dentro del contexto continental, en particular en la Hidrovía Paraná-Paraguay. En las conclusiones de un trabajo realizado por técnicos de Naciones Unidas se señala que el corredor central del continente debe pasar necesariamente por el Puerto de Barranqueras.

En un avance de la investigación, que aún no ha finalizado, se vislumbran por lo menos tres líneas de acción, que podrían aportar a la reactivación del puerto:

a) *La Administración debería definir el tipo de mercaderías que se transportará desde Barranqueras y, en función a eso, optimizar el utilaje, es decir el equipamiento (grúas, cintas, silos, depósitos) para movilizar los distintos tipos de carga.*

b) *Definir un plan comercial que ofrezca ventajas con mejores servicios, como estrategia para captar potenciales nuevos usuarios.*

c) *Mejorar el calado del puerto, para garantizar la normal circulación de barcas y buques de pequeño calado que transportan contenedores (Feedels), aun en condiciones de aguas muy bajas.*

DRAGADO Y UTILAJE

La dificultad originada en la falta de un servicio de dragado permanente del riacho Barranqueras – ya esbozando líneas más arriba – podría ser remediada en corto plazo con la firma de un contrato de dragado con una empresa que se encargue de mantener el canal de navegación desde Santa Fe al Norte. Con ello se podría esperar que el Puerto mantenga permanentemente una profundidad de 10 pies (tomando como referencia la mayor bajante registrada). También creen pertinente los investigadores que desarrollaron el proyecto que se debería incrementar el utilaje. Al respecto la especialista en ingeniería portuaria, Estela García, señala que "esto se debe a los cambios de tipos de mercaderías que se van dando en el puerto en distintas etapas, ya que de mover mineral de hierro se pasó a mover contenedores y actualmente el mayor movimiento es el de cereales y otros granos".

Otra de las conclusiones preliminares a la que arribaron los analistas de la Unne es que "la capacidad del puerto está totalmente desaprovechada".

Se hizo un estudio económico proyectado al año 2016, que mostró que si se llegara a transportar por vía navegable el 40 % de la producción granelera del Chaco, Salta y sus zonas de influencia, ésta sería de alrededor de 1.900.000

toneladas anuales. En la actualidad se exporta el 4,85 % de la producción de esa región: 92.094 toneladas, explicó García en su informe.

ACCESOS

El estado actual de los accesos ferroviarios y fluviales constituye debilidades ya que impiden una operatividad óptima de la estación portuaria. El ingreso al Puerto Barranqueras se realiza por la desembocadura del Riacho Barranqueras (altura Km. 1193 del río Paraná), mientras que el acceso por la boca Norte hoy no es posible por la poca profundidad y el reducido ancho navegable de la misma y que requeriría un trabajo de dragado de más de 2.000.000 de m³, además de un profundo estudio de impacto ambiental.

Sin embargo, esto estaría en vías de solución a partir del dragado integral del riacho, incluido en los términos de un contrato suscripto entre la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y la firma Hidrovía S.A.

También las obras para mejorar el acceso ferroviario estarían en etapa concretarse, según los anuncios gubernamentales. Habría una inversión destinada a la reparación y reactivación del Belgrano Cargas en el ramal C3, que une Avia Terai (centro de la provincia) con el Puerto Barranqueras.

En la investigación se resaltó el potencial que tiene el puerto en la región. "En el caso de operar en condiciones y con equipamientos adecuados, los primeros beneficiados estarán en el sector productivo, por las ventajas económicas que ofrece el medio fluvial en relación a los otros medios de transporte".

tacruceñas podría ser viable.

Empresario local aseguró que las posibilidades de Puerto Deseado de convertirse en polo logístico son enormes.

Por su parte Carlos Santi, gerente de la empresa Santa Cruz Estibajes y Cargas, con asiento en esa localidad indicó que en la actualidad, la ciudad portuaria no cuenta con cargas para asegurar la continuidad de la línea, aunque existen algunos factores que se pueden dar en un corto tiempo entre los que mencionó el incremento de exportación de minerales: en la actualidad salen 40 contenedores mensuales con destino Japón, Perú y Alemania, la exportación de fruta fina, con destinos Gran Bretaña y un porcentaje mínimo a Alemania que en la actualidad va por camión hacia el puerto

de Buenos Aires donde es embarcada en contenedores.

Santi se explayó en la "recuperación de los niveles de capturas de calamar y convenio con barcos de fuera de las 200 millas sin convenio con Malvinas, en la urgente necesidad de abaratar costos de fletes para los proyectos de FEED LOT, ubicados en casi toda la provincia de Santa Cruz.- (Alimento balanceado y forraje); la recuperación de los frigoríficos, la recuperación de los niveles de exportación lanera, mediante medidas fiscales que están en la agenda del Gobierno Provincial y Nacional y la inminente reactivación de línea ferroviaria que hará posible que Deseado se convierta en centro de Almacenamiento y Distribución de cargas".

Para el gerente de Estibajes Santa Cruz las posi-

bilidades de Puerto Deseado de posicionarse como polo logístico son enormes en la medida que se den las condiciones antes mencionadas. "Puerto Deseado teniendo cargas tendrá oportunidades, porque la capacidad operativa de esta empresa con la compra de uno o dos barcos más es posible porque vienen con el negocio marítimo desde hace 100 años, y también tienen capacidad financiera. Pero lo más importante que tienen es que son representantes de líneas feeder orientales de contenedores y ahí sí que pueden llegar abaratar los costos de flete sobre todo en el calamar porque mas del 50% va hacia esos mercados, y el puerto que tenga esta línea tendrá la captación de descargas de los barcos poteros que usan distintos puertos en forma ocasional", cerró.

El gobierno de Santa Fe convocará a inversores para la reconversión de la terminal portuaria

El gobierno de Santa Fe y el Ente Administrador del Puerto provincial (EAPSF), realizó en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires la presentación oficial de la convocatoria para la manifestación de interés en el proyecto de reconversión de la terminal portuaria.

una plataforma logística en la que se complementarán las tareas de la terminal con distintas modalidades de transporte, distribución de cargas y actividades complementarias asociadas a la producción y al comercio internacional.

Para ello se prevén impulsar diferentes

genética, agroquímicos y tecnología de punta asociada".

Además, se indica, algunas empresas agroganleras en la zona de Rosafé (Rosario-Santa Fe) "tienen colmada su capacidad de molienda o están operando con altos índices de ocupación, lo que lleva a pensar que en un tiempo cercano se construirán nuevas plantas".

La documentación oficial señala, por otra parte, la "conveniencia de que las nuevas industrias se ubiquen cerca de la vía fluvial para minimizar los costos de transporte".

Otros argumentos a favor de la reconversión son: "el mayor uso de la Hidrovía para la salida de productos provenientes de Bolivia, Brasil y Paraguay", y la tendencia a exportar productos con valor agregado como harinas, pellets, aceites, biocombustibles, etc).

La nueva terminal de contenedores y de carga general, en tanto, permitirá operar con lácteos, carne vacuna y aviar, cueros, miel, porotos, cítricos y autopartes, entre otros.

En cuanto a la Zona de Actividades Logísticas, se contempla la posibilidad de desarrollar un centro de almacenamiento y distribución de productos para las ciudades de Santa Fe, Esperanza, Rafaela, Sunchales, San Francisco, Córdoba, Paraná y localidades vecinas.

Para financiar la reconversión se cuenta con



El proceso concluyó el 30 de septiembre, luego que el 24 de agosto pasado se invitara a inversores nacionales y extranjeros a participar en la formulación del proyecto ejecutivo, concesión de la construcción, mantenimiento y explotación del puerto.

En la primera etapa del proyecto se invertirán alrededor de 82 millones de dólares, para reconvertir las instalaciones portuarias actuales y dotarlas de "las condiciones de operatividad necesaria para asegurar su competitividad", según el gobierno provincial.

El plan prevé implementar "una nueva terminal portuaria, moderna, adaptada a los requerimientos comerciales actuales, y adecuadamente relacionada con la ciudad en sus aspectos urbanístico y ambientales, en el kilómetro 583 del río Paraná".

La subsecretaría santafesina de Proyectos de Inversión explicó que el emprendimiento busca "profundizar la reactivación económica de la región Centro-Oeste del país (Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba), con inserción y proyección en el Mercosur".

Como condición del proyecto se mencionan los dragados en la Hidrovía Paraguay-Paraná -anunciados por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner- para permitir un calado de buques de 28 pies a fines de 2011 y 32 pies posteriormente.

El nuevo puerto provincial funcionará como

unidades de negocios como la terminal agroganleras; plantas de molienda, de aceites y biocombustibles; y logística asociada a granos y subproductos.



Los estudios previos justifican el proyecto por el "incremento del consumo internacional de alimentos, debido a la demanda de India y China"; y el "fuerte impulso de los biocombustibles: ya sea biodiesel o etanol, por mayor demanda de aceites vegetales".

La reconversión también se vincula a la mayor producción de granos, con una cosecha este mismo año cercana a los 100 millones de toneladas, por "una mayor superficie sembrada (gran parte de la cual está o estará en la zona de influencia del puerto de Santa Fe y hacia el norte), y mejores rindes a partir de la

una partida del gobierno nacional de 57,7 millones de pesos; el Fonplata (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata) aportará otros 25 millones de dólares; y el gobierno de Santa Fe realizará una contrapartida de 15 millones de dólares.

El financiamiento requerido se completará mediante la concurrencia del aporte privado. La convocatoria de manifestación de interés del sector privado continuará en octubre, mediante el proceso de data room (ronda de consultas con empresas), previo al llamado a licitación pública nacional e internacional.



Ponen en marcha convenios entre la UBA y el SAONSINRA

En la Cooperativa de Trabajo Standard Motor Ltda., ubicada en la "Vuelta de Rocha" del barrio de La Boca, se llevó a cabo el acto de iniciación de los convenios marco y específico en la Escuela "Cayo Sotero Ayala", que lleva el nombre del histórico dirigente del sector, para la formación y capacitación de recursos humanos orientados a tareas de la industria naval.

Ante el numeroso público asistente, se destacó las presencias de Carlos Rosito, decano de la Facultad de Ingeniería de la UBA; Roberto Fauthoux, presidente de la cooperativa de trabajo; Tito Nenna, legislador porteño; Jorge Francisco Cholvis, interventor de la Asociación General de Puertos; Alfredo Bazán, secretario general del Sindicato de Obreros de la Industria Naval Zona Norte, además de los referentes de las cámaras empresariales Horacio Tettamanti, Pablo Noel y Silvia Martínez, de la ABIN, FINA y CINA respectivamente y representantes del área de Desarrollo Social de la Nación, del Ministerio de Trabajo y de la Prefectura Naval, Cayo Ayala, secretario general de la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA) y del Sindicato Argentino de Obreros Navales y Servicios de la Ind. Naval de la Rep. Arg. (SAONSINRA).

También estuvo Juan Speroni, secretario adjunto de esta última entidad gremial,

quien sostuvo que "fue la voluntad de los trabajadores lo que permitió salvar a esta empresa, y ahora, gracias a la voluntad asociativa de estos

mismos trabajadores, conjuntamente con las entidades gremiales que los representan y la Universidad de Buenos Aires (UBA), es que se pudo implementar estos convenios de capacitación y pensar al mismo tiempo en los proyectos productivos necesarios para el desarrollo de nuestra Nación".

El convenio marco tiene como objeto

eleva el nivel de capacitación de los trabajadores, mientras que el específico apunta a la transferencia de conocimientos y tecnología de la UBA hacia la cooperativa y a la adecuación de los sistemas bajo las normas ISO.

Los mencionados convenios fueron firmados oportunamente en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, entre esa institución educativa y la Cooperativa "Standard Motor".

Gracias al esfuerzo de sus trabajadores y al apoyo de la dirigencia gremial el 15 de diciembre de 2007 se pudo poner en marcha las instalaciones de la Cooperativa de Trabajo Standard Motor Ltda. Un año después se inauguró, dentro de las propias instalaciones, la escuela de formación técnica del que habíamos dado cuenta oportunamente en nuestra revista.



SOLIDARIDAD

Como ocurre casi siempre, las obras de bien no se proyectan ni se planifican: nacen espontáneamente. Y esta no podía ser la excepción. Fue cuando un grupo de compañeros guincheros de la Terminal 4 teniendo en cuenta la coyuntura actual y pensando en el Día del Niño que se celebra el tercer domingo de agosto de cada año tomaron la iniciativa pensando en los chicos de Puerto Ibicuy que ya llevaba más de un año sin recibir un buque.



Entonces **Daniel Arce** (secretario de Prensa del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles), **Gustavo Venturi** (Vicepresidente de la Obras Social del mismo sindicato en Campana), **Rafael Frenche** (Campana) y **Gustavo López** (Zárate) empezaron a alimentar la idea recolectando juguetes en sus zonas de influencia laboral. Y para ello contaron con el apoyo de **Oscar Ledesma** (Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos) de la Terminal 4. Conseguidos los productos, el 20 de agosto llegaron a Ibicuy y la sorpresa fue doble. Porque los "locales"



no esperaban semejante gesto y porque los "visitantes" se encontraron con un pedido más que profundo: "los juguetes están bárbaros, peor lo que realmente estamos necesitando son alimentos."

Superado el asombro recurrieron al Secretario General del Sindicato, **Roberto Eduardo "El Negro" Coria** ante quien expusieron la problemática y éste, rápidamente, le extendió el tema al Secretario General del Sindicato de Capataces Encargados Portuarios, **José "Pepe" Giancaspro**. Así se empezaba a formar la "Cadena de Solidaridad Portuaria". De manera espontánea. Pero con la rapidez y el vigor de los trabajadores en busca



de la mejor calidad de vida de sus pares.

La parte de la historia que los trabajadores no quieren que trascienda es que en la T4 del Puerto de Buenos Aires los "laburantes" maquinistas y apuntadores iniciaron una colecta a \$ 100.- por cabeza para conseguir los fondos que permitieran comprar los alimentos básicos que satisficieran la necesidad que se había generado en la población de uno de los puertos. Y como las buenas acciones —si son solidarias mejor— no tienen límite, **Mario Pardo** de DMPRA donó 40 kilos de



leche en polvo. Murchison (Defiba) ya dio el OK para participar con productos y las TRP 1, 2 y 3 se sumaron al emprendimiento. Ah... desde el Puerto de San Pedro (al que también visitaron y felizmente se encontraron con la grata novedad de que ellos no tienen necesidades primarias) ya les ofrecieron ropa.

Como las muestras de reciprocidad son tantas el Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles (SGyMGM) habilitó un depósito en Campana bajo la responsabilidad del compañero **Gustavo Venturi**. Y en Buenos Aires también el SGyMGM abrió sus puertas en su local de la Obra Social sito en Coronel Salvatore 1864, teléfonos 4301-0048/4823 para todos aquellos

– gremios, empresas y/o particulares – que quieran aportar productos para esta acción solidaria.

La idea de los trabajadores es que aquellos compañeros que en distintos puertos del país estén pasando por esta problemática se comuniquen al **SGyMGM (tel.:4302-9059) entre las 10 y las 16 horas de lunes a viernes** o por mail a sindguincheros@ciudad.com.ar y su tema será tratado para encontrarle la solución a la brevedad posible.



Nuestro slogan es **"Una sola voz en los puertos"** y otra vez lo estamos haciendo realidad a través de esta acción solidaria que, descontamos, tendrá la participación de todos los gremios portuarios, marítimos y de la industria naval.

Los Serenos no se duermen



El Sindicato Único de Serenos de Buques de la República Argentina, conducido por el Secretario General Antonio Ivaldi, se encuentra en pleno proceso de crecimiento sostenido desde el año 2007, encontrando en el 2010 una sumatoria de logros, gracias al esfuerzo de toda la Comisión Directiva y de los afiliados de todo el país, quienes con su aporte y apoyo han contribuido a la continuidad de los objetivos planteados oportunamente.

Inauguró en la localidad de Puerto Gral. San Martín, provincia de Santa Fe, la nueva sede sindical, bajo la conducción del Delegado zonal Francisco Alarcón y el tesorero Alberto Trivisonno quienes, con el apoyo de la Obra Social, han logrado la construcción del nuevo edificio. A la inauguración asistieron compañeros serenos de dicha seccional, y el Sec. Gral. Antonio Ivaldi junto con el Sec. Adjunto Mario Aranda y el pro-tesorero Juan Lucena. En dicha oportunidad

se comunicaron las expectativas a cumplir durante el transcurso del año, las cuales fueron muy bien recibidas por todos los presentes.

En junio, comenzaron las tratativas para la incorporación de nuevos serenos en los puertos de Buenos Aires, Campana, San Nicolás, Puerto Madryn, Necochea y Bahía Blanca, donde, debido al movimiento de ingreso de buques, se hace necesario el aumento del cupo de trabajadores, fomentando de esta manera la creación de nuevas fuentes de trabajo. Se estima la concreción de esos ingresos antes de la finalización de este año.

El día 01 de octubre de 2010 se llevó a cabo en la sede central de Tacuarí 1122, C.A.B.A., la Asamblea General Ordinaria donde se trataron la Memoria y los Estados Contables del ejercicio que finalizó el 31/07/2010, contando con la presencia de afiliados de todas las delegaciones del interior. Asimismo se realizó también la Asamblea General Extraordinaria, en la cual se fijó la fecha de las próximas elecciones generales para el día 17 de diciembre de 2010. También se constituyó la Junta Electoral, la cual entró en funciones el mismo día, contando con la aprobación de todos los presentes.

Días después de la realización de las asambleas, el día 7 de octubre, se logró consensuar el aumento que se estaba negociando con el Centro de Navegación, consiguiendo un incremento en el salario de los compañeros serenos, que asciende a un 26% no fraccionado, retroactivo al día 01 de Octubre, estableciendo de esta manera una mejora a nivel nacional.

Finalmente ya se encuentra en proceso de finalización la remodelación de las oficinas que fueron adquiridas para establecer la nueva sede de la Obra Social, sitas en Bernardo de Irigoyen 974, C.A.B.A., estimando que las mismas estarán funcionando antes de la finalización del año en curso.

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 / Web Page: www.spisa.com.ar

Informe sobre Convenios Colectivos de Trabajo del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo



En estos últimos dos años, podemos afirmar que ha existido una gran evolución en cuanto a los derechos que en materia laboral han adquirido nuestros representados. En efecto, podemos afirmar que estamos ante un “amanecer” de los Derechos irredentos que tienen los profesionales que día a día, hora a hora, minuto a minuto, zurcan nuestros ríos y efectúan navegación de cabotaje, que son representados por esta Organización Sindical.

Podemos afirmar que hemos suscripto normas convencionales en sectores estratégicos y donde existía gran precarización, después de más de veinticinco años; tal es el caso del los convenios celebrados con la CAMARA NAVIERA ARGENTINA (CNA), la ASOCIACIÓN CAMARA ARGENTINA DE EMPRESAS NAVIERAS Y ARMADORAS (CAENA), y la CÀMARA ARGENTINA DE ARENA Y PIEDRA (CAAYP); a lo que cabe agregar la homologación de Convenios Colectivos de Trabajo de Grupo de Empresas, que dada las características de la actividad y los in-

formes emanados de la Autoridad Marítima, han meritado que los mismos se homologuen Convenios Colectivo de Trabajo de Actividad, como es el caso de los celebrados en el ámbito territorial que se extiende desde Timbúes al Norte, Provincia de Santa Fe, hasta el Partido de San Pedro, en la Provincia de Buenos Aires.

Asimismo, se han homologado acuerdos con la CAMARA NAVIERA ARGENTINA, que nos han permitido incorporar a los Oficiales recién egresados de la Escuela Nacional Fluvial, esto implica un avance sin precedentes dado que los mismos adquirirán la experiencia y las horas de navegación necesarias que les otorga el perfeccionamiento necesario que no adquieren en la escuela por cuestiones normales que hacen al ciclo de enseñanza,

A todo evento, estamos en condiciones de afirmar que esta Organización Sindical se ha incorporado a los avances que han existido en la sociedad y, especialmente, a la incorporación de la mujer a los cuadros de Oficiales Fluviales de la Marina Mercante Nacional, contemplando en los Convenios Colectivos de Trabajo celebrados con la CNA, CAENA y CAAYP, capitulos referidos a la mujer, donde se establecen las condiciones especiales que deben tenerse en cuenta para que las Oficiales embarquen en unidades adaptadas para poseer tripulaciones conformadas por ambos sexos.

Asimismo, se ha contemplado la asistencia jurídica a aquellos oficiales que, por circunstancias que hacen a la actividad sufran cualquier tipo de acaecimiento, por parte de las empresas, amén del que la Organización Sindical les brinda en cada sumario o cada declaración que deben prestar ante la Autoridad Marítima y/o Judicial.

Podemos afirmar que somos conscientes que aún nos queda mucho por hacer pero, desde los fatales Decretos Nº 1772/91 y sus complementarios 817/92, 1493/92817/92 y 343/97, que permitieron la implementación de la bandera de conveniencia, en detrimento del Pabellón Nacional, pero también somos conscientes que hemos avanzado de una forma sin precedentes en la historia de la Organización de los últimos veinte años.

Hoy podemos afirmar que el CENTRO DE PATRONOS Y OFICIALES FLUVIALES, DE PESCA Y CABOTAJE MARÍTIMO, se encuentra a la vanguardia en lo que respecta al avance de los Derechos Laborales del Personal Embarcado de la Marina Mercante.

Cap. Jorge D. Bianchi
Secretario Gremial
Centro de Patronos y Oficiales
De Pesca y De Cabotaje Marítimo

PATRONOS DE CABOTAJE LOGRAN NUEVOS CONVENIOS.

Dos nuevos Convenios Colectivos de Trabajo fueron homologados por el Ministerio de Trabajo de la Nación mejorando la calidad laboral de los trabajadores agremiados al Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo.

El Convenio Colectivo 601/10 es el primero en firmarse con la Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadoras (CAENA) desde la derogación de los mismos en los años 90. Dentro de las mejoras obtenidas para los trabajadores/as se destacan, la protección contra la discriminación y el acoso de la mujer a bordo, el desembarco por embarazo y una

licencia por maternidad de 165 días. Se mejoro la bonificación por antigüedad y el adicional por conocimiento de zona. La titularización de los oficiales, viáticos (inclusive a países limítrofes) y asistencia jurídica para los Capitanes u Oficiales estarán a cargo de las empresas.

La representación del sindicato estuvo a cargo de su Secretario General, Capitán Fluvial Juan Carlos Pucci y el Secretario Gremial, Capitán Fluvial Jorge Daniel Bianchi. Este convenio, que posee período de validez de dos años, es abarcativo a todo el territorio Nacional.

El otro Convenio homologado por el Ministerio de Trabajo es el 606/10 que reemplaza al 446/73 y los encargados de firmarlo fueron, el Secretario Gremial, Capitán Fluvial

Jorge Daniel Bianchi y el Secretario General de la Delegación San Fernando, Rafael Albornoz con la Cámara Argentina de Arena y Piedras. En el mismo se consiguió, entre otras cosas, el franco cien por cien y una mejora salarial del 29%, retroactiva al primero de Mayo en tres cuotas, 9% Mayo, Julio 10% y Septiembre 10%. El ámbito de aplicación de este Convenio Colectivo de Trabajo va desde el puerto de La Plata hasta el puerto de Zárate.

Por otro lado, la Comisión Directiva Central del gremio informó que se está trabajando para conseguir un convenio con la empresa a cargo de las embarcaciones de recolección de basura de la zona del Delta del Paraná

Nuevo director en Maruba S.C.A.



El martes 19 de octubre el Secretario General del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), - gremio integrante de la FeMPINRA - Cro. Enrique Omar Suárez asumió el cargo de Director de Maruba S.C.A. en representación de los trabajadores de la actividad. Este desafío constituye una gran responsabilidad – y así lo expresó en sus palabras el Cro. Suárez – y es el anhelo de todos los trabajadores representar al sector marítimo portuario y de la industria naval e impone redoblar los esfuerzos para que este proyecto llegue a buen puerto.

Recuperar a Maruba S.C.A. es un compromiso que nos llena de orgullo y satisfacción – agregó Suárez - y a través de este proyecto se pueden recuperar los 6.000 millones de dólares en fletes que la marina mercante nacional pierde anualmente. Finalmente remarcó que “comienza una nueva historia con el transporte marítimo, fluvial, nuestros puertos y la industria naval.” Entre los presentes se destacó la presencia del Interventor de la Secretaría Nacional de Puertos Ing. Oscar Vecsliir y del Subsecretario de Vías navegables Ricardo Luján, además de las más altas autoridades de la Prefectura Naval Argentina.



LA IGUALDAD EN EL TRABAJO: LOS TRABAJADORES TERCERIZADOS



Ante los acontecimientos que costaron la vida a un joven militante, por acompañar los reclamos de Trabajadores Subcontratados Ferroviarios, sólo cabe, como ya lo ha hecho la Confederación General del Trabajo de la República Argentina, la solidaridad con las víctimas y el repudio a los asesinos. La Justicia deberá esclarecer los hechos y hallar a los autores materiales e intelectuales.

Ahora bien, vamos al origen del conflicto, que tanto conocemos en nuestro sector: LA TERCERIZACIÓN SALVAJE. En un reciente y esclarecedor artículo Alfredo Zaiat (Página 12, 23/10/10 "Tercerizados") ha señalado que "En la etapa de dominio de políticas neoliberales, destrucción de empleo, reestructuración tecno-productiva, tensión sobre la tasa de ganancia corporativa y un creciente ejército de reserva de desocupados, el trabajo precario pasó a ocupar un espacio creciente en la organización económica. Ese vínculo laboral no es informal ni en negro, sino que adquiere condiciones particulares de inestabilidad, inseguridad y menores ingresos. Se denomina trabajo tercerizado, categoría que siempre estuvo presente pero empieza a registrar más intensidad a nivel global a partir

de mediados de los '70 hasta alcanzar su máxima exposición en la década del noventa"

Sin duda en el sector marítimo portuario a partir del modelo de extranjerización y desregulación cuyos exponentes fueron los Decretos 1772/91 y 817/92, que motivaron recientes declaraciones de inconstitucionalidad tanto de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, como de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo, siguiendo los parámetros del precedente Cocchia C/Estado Nacional, que implicaron la caída de las Convenciones Colectivas de Trabajo, esa normativa antinacional y anti laboral, posibilitó la instauración de un esquema de subcontratación y tercerización salvaje. La justificación comercial y Normativa, como siempre en el Neoliberalismo, la eficacia en los Puertos Argentinos.

La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA), desde el inicio de su acción gremial, a colocado al problema de la tercerización, sobre todo en el ámbito portuario, en el centro de sus demandas. Normativamente hemos dejado de lado situaciones y hemos avanzado, respecto de inaceptables condiciones de trabajo y salarios, en ello ha sido vital, no solo la decisión sindical, sino la solidaridad de las plantas estables de los puertos, en especial del Puerto de Buenos Aires.

No obstante lo anterior, y conocedores de la específicas características del trabajo portuario, con picos y discontinuidades, es evidente, que falta aún dar el paso definitivo para el logro de la igualdad laboral, hacer realidad el principio constitucional de igual remuneración por igual tarea.

Ello no admite dilaciones y formara parte de nuestra acción gremial y jurídica a lo largo y a lo ancho del país. No hay fundamentos empresariales ni de mercado que impidan que se consagre en la realidad un derecho constitucional de los trabajadores.

Con meridiana claridad nuestra Corte Suprema de Justicia de la Nación, en el ya trascendental Fallo VIZZOTI señala "De ahí que no debe ser el mercado el que someta a sus reglas y pretensiones las medidas del hombre ni los contenidos y alcances de los derechos humanos. Por el contrario, es el mercado el que debe adaptarse a los moldes fundamentales que representan la Constitución Nacional y el Derecho Internacional de los Derechos Humanos de jerarquía constitucional, bajo pena de caer en la ilegalidad. Es perentorio insistir, ante la prédica señalada, que el trabajo humano "no constituye una mercancía"

En este aspecto debemos recordar la responsabilidad de las grandes terminales y operadores portuarios, muchas de ellas ligadas al capital transnacional, con importantes márgenes de rentabilidad. Así como venimos trabajando sobre la tercerización, logrando mayores niveles de estabilidad e igualdad, pero en este nuevo marco de protagonismo del movimiento obrero encabezado por el Cro. Hugo Moyano, es un imperativo de la hora hacer realidad la igualdad definitiva, en cuanto a derechos, condiciones de trabajo y salarios.

Nuestra Ley de Contrato de Trabajo, marca claramente la responsabilidad en los casos de intermediación, como el que nos ocupa " Art. 29. — Interposición y mediación — Solidaridad. Los trabajadores que habiendo sido contratados por terceros con vista a proporcionarlos a las empresas, serán considerados empleados directos de quien utilice su prestación. En tal supuesto, y cualquiera que sea el acto o estipulación que al efecto concierten, los terceros contratantes y la empresa para la cual los trabajadores presten o hayan prestado servicios responderán solidariamente de todas las obligaciones emergentes de la relación laboral y de las que se deriven del régimen de la seguridad social."

La Constitución del año 1949 en su artículo 37 y siguientes que incorporó los Derechos Sociales a nuestro máximo plexo normativo, enumero los derecho del trabajador y el derecho a trabajar señalando que el trabajo " Es el medio indispensable para satisfacer las necesidades espirituales y materiales del individuo y de la comunidad, la causa de todas las conquistas de la civilización y el fundamento de la prosperidad general; de ahí que el derecho de trabajar debe ser protegido por la sociedad, considerándolo con la dignidad que merece y proveyendo ocupación a quien lo necesite. "

Es la hora de la igualdad y de la dignidad definitiva. Solo así podremos construir una patria para todos, donde el modelo nacional y popular, se profundice en la realidad.

Recordando aquella gesta histórica del 17 de octubre de 1945, como señalaba el entonces Coronel Perón, solo lograremos el protagonismo sobre la base de la unidad, a partir de la organizaciones sindicales "Recuerden trabajadores, únense, sean hoy más hermanos que nunca. Sobre la hermandad de los que trabajan ha de levantarse en esta hermosa patria la unidad de todos los argentinos"

Dr. Juan Manuel Martínez Chas.
Asesor Legal FeMPINRA.

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 APUNTAORES 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 y SERVICIOS DE LA IND. NAVAL
DE LA REPÚBLICA ARGENTINA
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
Guauguay 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

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