



Tercerización - M.T.E. y S.S. Clases: útiles y guardapolvos

Acuerdo FeMPINRA - CADEFIP

FEMPINRA

FEBRERO 2011



Informe
Puertos Argentinos

HIDROVÍA:
Tribunal / Obras

CeForCap:
Cursos de capacitación



Una
sola
VOZ
en
los
puertos



CONSEJO DIRECTIVO CENTRAL

Período (2008-2012)

CAYO AYALA
Secretario General
JUAN CARLOS SCHMID
Secretario Adjunto

ROBERTO EDUARDO CORIA
Secretario De Finanzas

ENRIQUE VENTURINI
Secretario Internacional
VICTOR RAUL HUERTA
Subsecretario Internacional

EDUARDO VILLAVERDE
Secretario Gremial
DANIEL OSVALDO AMARANTE
Subsecretario Gremial

JUAN CARLOS PUCCI
Secretario De Asuntos
Maritimos Y Fluviales

DANIEL OCAMPO
Secretario De Accion Social

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

JUAN SPERONI
Secretario De La Industria Naval

JORGE FRIAS
Secretario De Pesca

JOSE GIANCASPRO
Secretario De Interior

LUIS REBOLLO
Secretario De Prensa
RICARDO BOGLIANO
Subsecretario De Prensa

JUAN CARLOS AVALOS
Secretario De Actas Y Turismo

JORGE BIANCHI
Secretario De Organización

JUAN MANUEL COLICINIO
Secretario De Seguridad, Salud Y
Medioambiente Laboral

ARIEL DELGADO
Secretario De Asuntos Portuarios
Y Vias Navegables

SERGIO CIVES
Secretario De Derechos Humanos

ANGEL JESUS RAIMUNDI
Secretario De Relaciones Institucionales

Vocales

Titular Primero
Ricardo Iglesias

Titular Segundo
Luis Fiorenzo

Titular Tercero
Leonardo Santos

Suplente Primero
Antonio Ivaldi

Suplente Segundo
Laura Amores

Suplente Tercero
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 - STHIMPRA) - LUIS REBOLLO (Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos de la república Argentina - SEAMARA) - LEONARDO SANTOS (SUPA, Delta) - ROBERTO CORIA (Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina - SGyMGMRA) - MARIO ALVAREZ (SUPE) - JUAN SPERONI (SAON) - ANTONIOIVALDI (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)

LOS TRABAJADORES Y EL PUEBLO

La alianza histórica del **Movimiento Obrero** como partícipe del movimiento nacional, tuvo su bautismo el **17 de Octubre de 1945**.

En esa fecha los trabajadores que buscaban un horizonte de protagonismo y de inclusión a través de los derechos sociales, culminaron en un sello de unidad con su líder el Coronel Juan Domingo Perón, indestructible, que se preservó a pesar del tiempo y a las distancias, de las persecuciones y las proscripciones.

El movimiento obrero organizado, es hoy - como aquel 17 de Octubre - la columna vertebral y la garantía de consolidación de ese Proyecto Nacional, que encuentra su coordenada histórica con el iniciado el 25 de Mayo de 2003.

La **Confederación General del Trabajo (CGT)**, a partir de la conducción del compañero **Hugo Moyano**, fue y es la institución de la vida nacional, más comprometida con la consolidación y profundización del Proyecto Nacional y Popular de Néstor y Cristina Kirchner.

Luego de más de siete años los trabajadores hemos recuperado a las organizaciones sindicales como centro de conducción del proceso gremial y político. Las paritarias, el combate al trabajo no registrado, la creación de más de 4 millones de puestos de trabajo y las políticas de defensa del poder adquisitivo y el consumo popular son el eje de esta nueva Argentina.

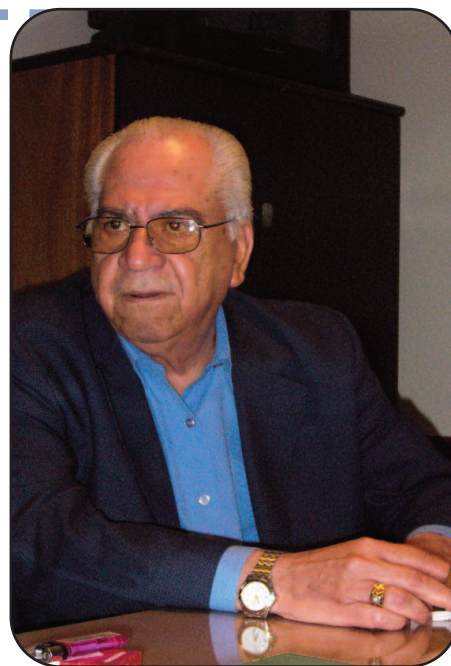
Sin dudas, todo proceso implica distintas etapas en cuanto a su profundización y este modelo se consolida profundizando cada una de sus políticas, preparando nuestras

instituciones, como nos decía el Gral. Perón para que resulten la bisagra de los tiempos que vienen.

Este 2011 no es solamente un año electoral. Resulta un año en que va a ser plebiscitado ese modelo de país. Los trabajadores y sus organizaciones sindicales y el pueblo, no tenemos dudas de que el proyecto nacional, popular e industrial no admite a quienes deseen volver a consolidar la política de los '90, que - huelga resaltarlo - son las que nos dejaron sin bandera en nuestros buques, sin legislación laboral argentina a los navegantes, sin convenciones colectiva de trabajo a los portuarios y sin trabajo y proyecto a la industria naval. Es por ello que la **FeMPINRA** reafirma el compromiso ya asumido por la **CGT** en cuanto a la continuidad de este proyecto político.

Este es nuestro compromiso: la movilización y la concientización de nuestros compañeros para la defensa de este proyecto de país. También para ello, debemos ser mejores y más organizados profundizando nuestras políticas gremiales a lo largo y a lo ancho del país, en cada puerto, cada embarcación, cada taller, astillero y en cada depósito fiscal. Debemos mejorar nuestra presencia, ser más solidarios y emprender la batalla final contra el trabajo no registrado y cualquier forma de fraude laboral.

Sabemos que sólo la igualdad de condiciones y derechos es la garantía de dignidad y justicia social. Por ello, esta Federación ha puesto nuevamente en la renovación de sus convenciones colectivas de trabajo el eje en dejar atrás los esquemas de tercerización salvaje, rémora del neoliberalismo que aún



persiste en nuestras actividades y, que muchas veces se siguen escondiendo como en los noventa sustrayendo de nuestros encuadramientos a los trabajadores subcontratados, los más débiles y por los que debemos constituir nuestra política gremial de los tiempos venideros.

Así como el **Gobierno Nacional** y esta **Federación** desde al año 2004 han emprendido una lucha incansable para garantizar el principio de igual tarea, vienen los tiempos de consolidar nuestra presencia y sentir en cada dirigente, en cada delegado, en cada militante que en la eliminación de la tercerización salvaje está el norte de la pelea gremial que viene.

Sólo logrando mejores niveles de inclusión social, mayores niveles de igualdad y de cumplimiento de los derechos de los trabajadores, es como consolidaremos este proyecto nacional y popular.

Ese es nuestro compromiso y será también nuestro aporte.

Cayo Ayala
Secretario General
FeMPINRA



FeMPINRA

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

Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Tel.: 4941-8327 - Int. 222

Email: fempinrarebollo@yahoo.com.ar - Web: www.fempinra.com.ar

FEBRERO 2011

Mayor competitividad y participaci

Como cierre del año del Bicentenario los compañeros Cayo Ayala, Juan Speroni, Roberto Coria, Gustavo Mujica, Ariel Delgado y Juan Carlos Pucci en representación del Consejo Directivo de la FeMPINRA se reunieron con el Secretario de Transporte de la Nación – en sus oficinas – Juan Pablo Schiavi, acompañado en la ocasión por el Capitán Dorrego y posteriormente por el Sub Secretario de Vías Navegables Ricardo Luján, para transmitirles la enorme preocupación que tiene el sector en relación a la falta de políticas de desarrollo, tanto en la navegación fluvial, como en puertos y en la Industria Naval.

Schiavi coincidió con nuestro análisis y con la preocupación del sector.

Los temas tocados fueron:

a) la falta de políticas portuarias del gobierno,

b) las asimetrías existentes en la Hidrovía Paraná Paraguay creadas por el Gobierno Argentino, donde se encuentran fundamentalmente las políticas impositivas que hacen que en comparación con la Paraguaya hagan



inviabile cualquier competencia en igualdad de condiciones y que generan la migración de empresas argentinas al Paraguay, costo de combustible, tiempo prolongado por las inspecciones de PNA en la incorporación de unidades, etc.

c) la falta de incentivos para la construcción de naves en astilleros nacionales y la creación de una Dirección de Industria Naval en el área de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

Se pactó una reunión para mediados con otros Ministerios para encontrar soluciones en este sentido, desarrollando 6 o 7 puntos para ir trabajando y dando soluciones a aquellos temas donde no debe intervenir el Congreso y que son resoluciones que puede tomar el Ejecutivo.

Se acordó con el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ing. Ricardo Luján, armar una nueva reunión, dentro de las posibilidades de la agenda del sub secretario, para delimitar los temas a resolver, donde concurrirán los Directores de Puertos y de Transporte Fluvial y Marítimo.

A la espera de la misma, la última semana de

enero y en las dependencias del SAON, convocados por el Secretario General los representantes de los gremios que integran la Federación volvieron a encontrarse –como lo muestran las fotos– para seguir analizando la problemática. La reunión tuvo un esquema sobre el que transitó el intercambio de opiniones y estos son los temas que integraron el diálogo.

Medidas a encarar para dotar de mayor competitividad a las Compañías Navieras y Astilleros Navales Argentinos en el transporte por la Hidrovía Paraguay - Paraná

Argentina, con 48% de la vía navegable bajo su jurisdicción o compartida, participa en un 14% en el transporte de cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná, donde actualmente se transportan cerca de 15 millones de TN al año y cuya prospección para el año 2020 es de cincuenta millones de toneladas. La reducida participación argentina se debe principalmente a que nuestro país debe enfrentarse al régimen de incentivos y ventajas impositivas de Paraguay y Bolivia que cubren un abanico de cuestiones que van desde los costos para acceder a la incorporación de embarcaciones en los respectivos registros a derechos de importación sobre bienes usados e impuestos reducidos y a la escasa fiscalización de esos Estados Parte respecto a las condiciones de seguridad de la navegación y protección del medio ambiente fluvial..

Mientras en otro orden, las inversiones que realiza el gobierno argentino en los tramos comprendidos entre el Puerto de Santa Fe hasta Confluencia, y en el Alto Paraná hasta Puerto Iguazú, de acuerdo a lo establecido por el Decreto 1.106/97, en materia de obras de dragado, señalización y mantenimiento beneficia a las flotas con mayor participación en el tráfico fluvial en las respectivas zonas.

Asimismo, conforme a lo informado por la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, desde la suscripción en el año 1992 del IV Protocolo Adicional al Acuerdo, conocido como Protocolo sobre Igualdad de Oportu-



nidades para una mayor Competitividad, los Estados Parte han incumplido con los criterios comunes descriptos a continuación:

1) Artículo 2: Criterios homogéneos en tratamiento arancelario y no arancelario para importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios.

2) Artículo 3: Criterios homogéneos en caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios y otros.

3) Artículo 6: Trato no diferencial por bandera en suministro de combustibles y lubricantes.

4) Artículo 7: Eliminación de tasas portuarias que no reflejen contraprestación de servicios.

5) Artículo 8: Simplificación y homogeneización de la denominación de los servicios portuarios.

6) Artículo 9: Eliminación de normas que impidan o dificulten acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que integren la hidrovía.

7) Artículo 12: Liberalización de contratación de mano de obra y otros servicios portuarios.

8) Artículo 14: Medidas conjuntas para la plena participación en el transporte por la hidrovía de sus embarcaciones.



Cursos de Acción

Para lograr desarrollar una flota genuina de Bandera Nacional en el transporte hidroviario se hace indispensable promover ciertos cambios en la legislación argentina que merecen diferentes actos administrativos, sin los cuales no se podrá equilibrar la situación de inequidad existente respecto de la República Argentina.

Es por ello que a continuación se detallan algunas medidas conducentes a promover una mayor participación de la flota argentina en el transporte fluvial, sirviendo alguna de ellas para fortalecer asimismo el transporte marítimo:

1.- Precio Diferencial de Combustibles:

Mientras que las embarcaciones extranjeras se abastecen de combustible en nuestro país a precio subsidiado y sin ningún tipo de impuesto, las unidades de bandera argentina no gozan de ningún incentivo como los establecidos en otros medios de transporte sino que acarrear la totalidad de los impuestos internos, Impuesto al Valor Agregado, etc., debiendo abonar por los combustibles diferencias sustanciales respecto de los abonados por los armadores del resto de los Estados parte.

Mediante Expediente S01:0194126/2005 la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables elaboró un "Proyecto para establecer un Precio Diferencial del Gas Oil" en el transporte por agua que hasta el momento no prosperó, por lo que debería incentivarse su implementación o en su defecto perfeccionarlo



para otros tipos de combustibles usados en embarcaciones para poder equilibrar los precios respecto de las unidades extranjeras y así nivelar los costos de explotación regional de los armadores.

2.- Establecer que la tolerancia de faltantes y sobrantes en el transporte por la HPP que permitió el Decreto 343/05 alcance a las operaciones de removido entre puertos argenti-

nos. Actualmente las embarcaciones que realizan transporte entre puertos de distintos Estados Parte tiene el beneficio del citado Decreto pero aquellas unidades de bandera argentina que realizan idénticas operaciones entre puertos argentinos no están alcanzados por la norma en cuestión.

3.- Régimen de Transbordos:

Disponer que dentro del ámbito geográfico de los países que integran el MERCOSUR las cargas de exportación originadas en puertos argentinos, únicamente puedan ser transbordadas en otros puertos de jurisdicción nacional o en puertos de los estados parte del MERCOSUR y sus Estados asociados que mantengan vigentes acuerdos de transporte marítimo de cargas con la República Argentina. Tramita mediante Expte.: S01:0316603/2010

4.- Régimen de Impuesto a las Ganancias:

Con el propósito de desarrollar la industria

naval argentina y otorgar un beneficio adicional a aquellos armadores que realicen construcciones navales en el país se deberían otorgar ventajas impositivas, en mayor medida en lo que atañe al Impuesto a las Ganancias a aquellos armadores y astilleros navales que incrementen el tonelaje nacional con construcciones nuevas, ya sea con una excepción del tributo por el período de construcción y/o

diferir el pago del tributo o un porcentaje de éste por un plazo que permita la renovación e incremento de la flota fluvial proyectada.

5.- Sistema de Amarraderos.

Con el propósito de incrementar y mejorar el sistema de control de los convoyes que transitan en aguas jurisdiccionales de la República Argentina dentro del ámbito de la HPP, corresponde establecer un régimen de amarraderos de espera y tránsito que permita una eficiente evaluación y prevención de la seguridad de la navegación, del medio ambiente y de las cargas transportadas. Tramita mediante Expte.: S:010321869/2010.

6.- Promover y elaborar un Plan de Desarrollo Portuario 2010 /2020 que establezca las necesidades que requerirán los puertos argentinos sobre infraestructura en el corto, mediano y largo plazo y las inversiones y financiamiento para lograr la competitividad de los puertos fluviales y marítimos a nivel regional e internacional.

7.- La urgente creación de la Dirección Nacional de Industrial Naval, que marque los lineamientos para su desarrollo, el financiamiento para las inversiones que requiera su modernización y ampliación de la capacidad instalada y el incremento de la mano de obra especializada del sector. Tramita mediante Expediente S01:0519728/2006.

8.- Incorporar como beneficiarios del Artículo 25 del Decreto 1010/2004 a las empresas navieras argentinas debidamente registradas como armadores ante la Prefectura Naval Argentina.

9.- Promover a través de la Prefectura Naval Argentina un régimen de inspecciones más severo a las embarcaciones de la HPP ante las deficiencias detectadas en embarcaciones extranjeras al ingreso en aguas jurisdiccionales nacionales y la inactividad de las autoridades de abanderamiento de los Estados Parte.

Tomada ensayó una defensa del sindicalismo

El ministro de Trabajo proyectó que es posible un acuerdo para las próximas paritarias e instó a los operadores del sector logístico a realizar un esfuerzo colectivo para generar recursos humanos con mayor nivel de capacitación.

En un cuadro legal, participación sindical, capacitación y salarios inquietan al sector logístico porque sus “actividades constituyen un servicio que se caracteriza por la intensidad en el uso de mano de obra, que tiene que estar capacitada y comprometida con la calidad de la operación y la eficiencia en las tareas,” dijeron los anfitriones que presentaron al Ministro de Trabajo **Carlos Tomada** como invitado al último desayuno del año de los que organiza la **Asociación Argentina de Logística Empresaria (Arlog)**.

El ministro pasó de lo general a las cuestiones puntuales y a responder inquietudes de los asistentes. Para marcar el terreno, comenzó por señalar una diferencia de un pasado de “precarización del empleo y aumento de la desocupación” a un presente con “políticas que parten del trabajo y el salario como un elemento más de las políticas macroeconómicas”.

“Durante muchos años la idea de la política económica estaba centrada en la política cambiaria y fiscal”, continuó Tomada, para luego destacar que “el proceso de reindustrialización implica cambiar el eje y que el sostén de la competitividad se basa en la innovación tecnológica, la calificación de los recursos humanos y la generación de puestos de trabajo de mayor calidad”. Bajo el lema del desayuno –“Recursos humanos y la política laboral y sindical en el sector logístico” – el funcionario admitió que el Estado tiene una competencia “indelegable” en materia de capacitación, pero también advirtió que la brecha actual requiere un esfuerzo colectivo: “Las empresas deben hacer un esfuerzo mayor para formar gente aunque no quede dentro [de la compañía] pueda ser devuelta al mercado laboral con mayores habilidades y capacidades”, señaló.



Destacó la creación de “consejos sectoriales dentro de la cartera laboral desde los que se planifica y ejerce la política sectorial en materia de formación profesional” y subrayó que desde 2003 se capacitó a un millón de personas en el área del Ministerio de Trabajo.

Empresas y sindicatos

Tomada, que ocupa el puesto desde el gobierno de Néstor Kirchner, fue contundente al referirse a las relaciones entre las empresas y los sindicatos. Primero señaló que a partir de 2005 “el conflicto social fue reemplazado por el conflicto laboral, en la medida en que reapareció el trabajo”. Luego definió que “cualquier planteo gremial debe iniciarse en el Ministerio que dirige y después plantear el conflicto, y no viceversa”. “No justifico –enfaticó– los hechos de violencia, pero las empresas que impiden la libertad sindical y van en contra de las leyes también generan violencia.”

“El modelo sindical en la Argentina cumple sus fines. El sindicato sobrevivió y ha dado respuesta a los intereses de los trabajadores a lo largo del tiempo. No puede decirse a ciencia cierta si un modelo distinto podría funcionar. Pero los criterios de la unidad fortalecen institucionalmente a una relación más equilibrada y una excesiva fragmentación de la organización sindical sería más dañina para el funcionamiento de las instituciones”, amplió.

En cuanto al controvertido proyecto de ley que promueve la participación de los trabajadores en las ganancias de las empresas, que impulsa el diputado Héctor Recalde, estimó: “No me parece bueno un debate que se plantee desde la postura de que es un proyecto expropiatorio. La participación en las ganancias nace como una propuesta de la Iglesia para fortalecer el vínculo entre el capital y el trabajo de modo que haya actitudes cooperativas entre trabajadores y empresarios, en aras de un beneficio económico compartido. Después, si el proyecto es judicializable o le da más injerencia a los sindicatos es un tema de debate”.

Optimista, el ministro aventuró que prosperará un acuerdo entre trabajadores y empresarios, “sobre el que se está trabajando”, que modere la carrera entre precios y salarios. “Si los precios se moderan, los salarios se pueden moderar. Si los precios se disparan, los salarios recuperan lo que pierden. No queremos ir en contra de un proceso de crecimiento económico”, sentenció. Asimismo, consideró la tercerización una forma de organizar la producción que atraviesa todo tipo de actividad. “Debe ser preservada y no debe constituir una forma de fraude laboral ni un mecanismo de precarizar la situación laboral”, sostuvo el ministro de Trabajo.

El funcionario reflexionó que aún falta dar “un paso muy fuerte para reducir los niveles de fraude laboral extendido en la tercerización”. Además, reconoció que en la Argentina existe un 36% de trabajadores no registrados: “Esta cifra está mal; debería haber más trabajadores en blanco, pero venimos de un 50%, y desde 2004, bajamos un 14%”, concluyó.



Tomada, entre José Luis Losada (Tecnologística Consultores) y Marcelo Arce, de Arlog

Artículo original publicado en Suplemento Transporte & Logística, La Nación

Turismo y Recreación 2011 para los afiliados de la A.A.E.M.M.

LA SECRETARIA DE TURISMO Y ACCION SOCIAL DE LA AAEMM, INFORMA A TODOS SUS ASOCIADOS QUE EN LA SEDE DEL GREMIO, BARTOLOME MITRE 3776 DE LA C.A.B.A. SE ENCUENTRA A DISPOSICION DE TODOS EL BOLETIN DE TURISMO PARA ESTA LA TEMPORADA ESTIVAL, DONDE SE DETALLAN TODOS LOS HOTELES Y CAMPINGS DEL PAIS HABILITADOS PARA QUE LOS TRABAJADORES DE LA AAEMM PUEDAN ALOJARSE O PASAR UN DIA DE ESPARCIMIENTO.



1º) ESTE AÑO COMO EN LOS AÑOS ANTERIORES EL HOTEL QUE LA INSTITUCION POSEE EN VILLA GESELL (SITUADO EN LA AVENIDA 1 ENTRE LA CALLE 105 Y 107), ALOJA A MAS DE 200 PASAJEROS QUE UTILIZAN SUS COMODIDADES. EN ESTE SENTIDO CABE ACLARAR QUE EN EL AÑO 2004 EL HOTEL CONTABA NADA MAS QUE CON LA CAPACIDAD DE 80 PASAJEROS TENIENDO UNA CATEGORIA DE (**) DOS ESTRELLAS Y GRACIAS AL ESFUERZO MANCOMUNADO DE ESTA GESTION ADMINISTRATIVA Y CON LA INVERSION DE MUCHO DINERO DESDE ESE TIEMPO A LA FECHA HEMOS LOGRADO QUE HOY CONTEMOS CON LAS 200 PLAZAS CON UNA CATEGORIA DE (****) CUATRO ESTRELLAS DOTANDO DE LA INFRAESTRUCTURA Y COMODIDAD QUE ESTOS TIEMPO REQUIERE :SOLARIUM, GIMNASIO, PISCINA, INTERNET, WIFI, PARRILLAS Y PLAYA DE ESTACIONAMIENTO.

COSTA ATLANTICA.

2º) ASIMISMO TAMBIEN CONTAMOS POR INTERMEDIO DE LA RED INTERGREMIAL DE TURISMO DE LA CGT, CON UNA RED HOTELES Y BUNGALOWS EN LA COSTA ATLANTICA QUE ABARCA, PUNTA MOGOTES, SAN CLEMENTE DEL TUYU, SANTA TERESITA, SAN BERNARDO, MAR DE AJO, NECOCHEA Y MAR DEL PLATA. MAS AL SUR DE NUESTRO PAIS TAMBIEN CONTAMOS CON ALOJAMIENTOS EN SAN MARTIN DE LOS ANDES, BARILOCHE Y PUERTO MADRYN.

CENTRO DEL PAIS Y OTROS LUGARES.

3º) EN ESTE LUGAR SE ENCUENTRA A DISPOSICION DE NUESTROS AFILIADOS ALOJAMIENTO EN, CABAÑAS EN ENTRE RIOS (Gualaguaychú y Colón).

COMPLEJO DE CABAÑAS EN MENDOZA (San Rafael y Guaymallén). TAMBIEN EN SAN LUIS, POTRERO DE FUNES, MERLO SAN LUIS, en la provincia de SALTA.

4º) CORDOBA.

EN LA PROVINCIA DE CORDOBA CONTAMOS CON HOTELES EN LAS SIGUIENTES LOCALIDADES: UNQUILLO, LA FALDA, COSQUIN, VILLA CARLOS PAZ, MINA CLAVERO, EMBALSE RIO TERCERO, VALLE DE CALAMUCHITA Y VALLE HERMOSO.

5º) EN LO QUE RESPECTA A LOS **CAMPINGS**, LOS AFILIADOS PUEDEN VISITAR LOS QUE SE ENCUENTRAN EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, MERLO, CASTELAR, DELTA DEL PARANA, ESTEBAN ECHEVERRIA, VILLA ELISA, EXALTACION DE LA CRUZ Y PUNTA LARA.

6º) BENEFICIOS SOCIALES.

EN ESTE ASPECTO DETALLAMOS LOS DIFERENTES BENEFICIOS QUE LA INSTITUCION LES BRINDA A SUS AFILIADOS.

BENEFICIOS SOCIALES PARA AFILIADOS SINDICALES

- Ajuar completo para "recién nacidos". (Moisés, Bolso y Porta enfans).
- Los afiliados al Sindicato y la obra social se les otorgara un Beneficio por nacimiento de \$ 400.- con la presentación de la partida de nacimiento del bebe.
- Entrega de guardapolvos, mochilas y útiles escolares a los chicos de los afiliados sindicales, que se encuentren en edad escolar primaria.
- Todo afiliado sindical gozara de un descuento de un 10 % en medicamentos, adicional al 40% que le corresponde por ser afiliado a la Obra Social.
- La cobertura por fallecimiento para todos los afiliado al Sindicato y a la Obra Social, se realizan por EMPRESA BELGRANO, para lo cual deberá comunicarse a los siguientes teléfonos 4555-4367 / 4552- 4579 o al 0800-444-3001.
- LUNA DE MIEL: Todo aquel trabajador que se encuentre afiliado tanto al Sindicato como a la Obra Social tendrá el beneficio, previa presentación de los carnets al día, Acta de matrimonio o fotocopia de la libreta de casamiento de un beneficio de \$ 1500 - para gastos de boda o luna de miel.
- Para poder acceder a los beneficios sociales que otorga la cartilla, deberá indefectiblemente tener como mínimo 1 año de antigüedad como afiliado.

PARA UTILIZAR TODOS LOS BENEFICIOS SOCIALES QUE SE INFORMAN EN ESTA CARTILLA, DEBERAN PRESENTARSE EN LA SEDE CENTRAL DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EMPLEADOS DE LA MARINA MERCANTE (A.A.E.M.M.) CON EL ULTIMO RECIBO DE SUELDO Y LOS CARNET DEL SINDICATO Y LA OBRA SOCIAL AL DIA.

**Para mayor información, dirigirse a nuestro Sindicato
Bartolomé Mitre 3776 - Capital Federal
Tel: 4981-8549 / 4981-8762**



Luis Julio Fiorenzo - Secretario de Turismo - A.A.E.M.M.

Ciclo lectivo 2011

Como es costumbre, en esta época del año los gremios adheridos a la FeMPINRA entregan a sus afiliados útiles, mochilas y guardapolvos para el uso de sus hijos en edad escolar para todo el 2011. Para mayor y mejor información y aprovechamiento integral de esta acción que beneficia a los chicos y a las familias de los trabajadores, detallamos los datos precisos para que cada uno recurra a su gremio a los efectos de obtener los productos.



SGyMGM

(Sindicato de Guincheros y Maquilistas de Grúas Móviles)

El sindicato está en Alvar Núñez 226, C.A.B.A., tel., 4302-9059 y 4302-8851 y desde el pasado 1 de febrero y hasta el 13 de marzo los afiliados podrán retirar los productos de lunes a viernes de 9 a 18 horas.



S.C.E.P.

(Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios - Personal Jerárquico)

En Pinzón 1012/14, tel. 4302-4640/9650, en la C.A.B.A. De lunes a viernes, de 10 a 16 horas.



DRAGyBAL

(Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento)

Entrega los útiles en la sede del sindicato: Piedras 1693, C.A.B.A., 4307-4305/6958, a partir del 14 de febrero y hasta el 4 de marzo inclusive, de lunes a viernes de 9,30 a 18 horas.



A.A.E.M.M.

(Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante)
Bartolomé Mitre 3776 - C.A.B.A. ,
4981-8181

Se van a entregar a partir del 15 de febrero de lunes a viernes de 10 a 18 hs en la Sede central: una mochila, un guardapolvo blanco, y un juego de útiles escolares. Para la entrega de los mismos deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- 1- Presentar la planilla que se adjunta certificada por el establecimiento Educativo al que concurren sus Hijos. (una planilla por cada hijo)
- 2- Se entregaran únicamente a los chicos que concurren de primero a séptimo grado.
- 3- Presentar Fotocopia del último recibo de sueldo.
- 4- Tener como afiliado al sindicato una antigüedad mínima de 1 año.

S.E.A.M.A.R.A.

(Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos y Afines)
A partir del 21 de febrero y hasta el comienzo de las clases, de lunes a viernes, de 9 a 15 horas, en la sede del Sindicato ubicada en México 2183, de la C.A.B.A. Tel.:4941-8264/8327



ACUERDO CADEFIP - FeMPINRA Diciembre 2010 Expte. N° 1.371.242/2010



En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 10 días del mes de diciembre del año dos mil diez, siendo las 14:00 horas, comparecen en el **MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL**, por ante la señora Jefa del Departamento de Relaciones Laborales N° 1 **Dra. Mercedes M. GADEA**, por la parte sindical la **FEDERACIÓN MARÍTIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA** -de aquí en más **FEMPINRA**- con domicilio en

Juan de Dios Filiberto 914 de esta Ciudad de Buenos Aires, representada por los Sres. Roberto CORIA, Víctor Raúl HUERTA, Eduardo VILLAVERDE, Daniel AMARANTE, Daniel LEWICKI, Hugo Marcelo DAVILA, José GIANCASPRO, Ricardo BOGLIANO, Raúl LIZARRAGA, Roberto Daniel RUBINO, Miguel KELLY, Alberto VELIZ y Luis Héctor REBOLLO, con la presencia de los Delegados de Personal Diego RODRIGUEZ, Fernando PERRONE, Germán MONZÓN, Jorge LÓPEZ, Flavio LANZZILOTTA, Mario MATTEO, Carlos ESTECHE, Gastón GODOY, Miguel VELAZQUEZ y Néstor PACHECO Y GARAY y la Asesora Legal y Rosalía Isabel DE TEJERIA, y por la parte empresarial la CÁMARA DE DEPÓSITOS FISCALES PRIVADOS, con domicilio en Adolfo Alsina 495, piso 6º, de esta Ciudad de Buenos Aires, representada por el Dr. Miguel C. PASCUCCI, Augusto Leonardo ROSETTO, José WASSERMAN, Elías CANIEVSKY y Alejandro Gabriel CIMMINO, personerías debidamente acreditadas en el presente expediente.

Acto seguido, ambas partes continúan en uso de la palabra y manifiestan que han arribado al Presente acuerdo según las cláusulas que, a continuación, se detallan:

Primera: Las partes acuerdan dentro del marco legal del CCT 457/06 y las Actas Acuerdo Complementarias, instrumentos todos homologados por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, lo siguiente:

Segunda: Que a la suma de Pesos Doscientos (\$200,00.-), que con carácter extraordinario y no remuneratorio fuera decidido que las empresas asociadas a la Cámara de Depósitos Fiscales abonaran a su personal dependiente convenionado en FEMPINRA, se le deberá adicionar la de Pesos Quinientos (\$ 500,00.-) en el mismo carácter no remuneratorio, extraordinario y por única vez, de modo de elevarse dicha asignación a la suma de Pesos SETECIENTOS (\$700,00.-) la que deberán hacerse efectivos antes del 24 de diciembre del corriente año.

Tercera: La suma no remunerativa acordada en la Cláusula Tercera del acuerdo de fecha 26/04/2010 de Pesos DOSCIENTOS (\$ 200,00.-) continuará abonándose a los trabajadores en forma mensual y pasará a tener carácter remunerativo a partir del 01/05/2011.

Cuarta: La asignación total de Pesos QUINIENTOS (\$500,00.-) que con carácter no remuneratorio se establece en la Cláusula Segunda del presente, absorberá hasta su concurrencia las sumas futuras que en cualquier concepto o pueda establecer el Poder Ejecutivo Nacional, para ser abonadas durante el mes de diciembre de 2010; y, según la Cláusula Séptima del Acuerdo suscripto en fecha 26/04/2010 la suma de Pesos DOSCIENTOS (\$ 200,00.-) de carácter no remunerativo no absorberá ninguna suma que en cualquier concepto o pueda establecer el Poder Ejecutivo Nacional.

Quinta: Las partes convienen presentar de inmediato el presente acuerdo por ante la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social para su ratificación y homologación correspondiente.

El presente acuerdo es ratificado por ambas partes en este acto.

Peticionan, asimismo, la urgente homologación del acuerdo precedente, atento el carácter alimentario de lo convenido.

Con lo que se cerró el acto, siendo las 15:00 Hs. labrándose la presente que, leída, es firmada de conformidad y para constancia ante la actuante que certifica.



Critica al proyecto de ley de la diputada Graciela Iturraspe



La Comisión de Intereses Marítimos de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación se reunió con entidades sindicales del sector marítimo y fluvial a fin de escuchar sus opiniones con respecto a un proyecto de Ley de la Marina Mercante en el que están trabajando.

La reunión se llevo a cabo el día Jueves 5 de noviembre en el edificio anexo de la Cámara de Diputados, y por las entidades sindicales participaron: por el Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, el Capitán Fluvial Jorge Daniel Bianchi, Secretario Gremial de la Comisión Directiva Central y el Delegado Regional de Ushuaia, Capitán Sergio Osiroff; por el Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU) el Secretario General Adjunto, Mario Aníbal Morato y por la Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales, el Secretario Ariel Delgado.

El Capitán Fluvial Jorge Daniel Bianchi, en representación de dichas organizaciones sindicales, explicó, que desde su punto de vista, “el Proyecto de Ley presentado por la diputada Graciela Iturraspe no favorece a la recomposición de la tan dañada Marina Mercante Nacional ya que no atiende las necesidades reales de la misma.”

Este proyecto, fue presentado en el año 2002 y por lo tanto no tiene en cuenta la evolución del sector marítimo, tanto en cuestiones de mercado y económicas como en el marco jurídico de la actividad.

En los fundamentos del art. 1° se señala como propósito el fomento y desarrollo de la actividad del transporte por agua, incentivar la disponibilidad de bodega nacional y fomentar el desarrollo de la Flota Mercante Nacional y su participación en el MERCOSUR y demás mercados regionales. Sin embargo, el régimen de importación de buques y de locación de buques propuesto en el proyecto es menos favorable al actual régimen jurídico, que tuvo un cambio fundamental con el decreto 1010/04 dictado por el ex Presidente Néstor kirchner.

En el aspecto regional, prácticamente no se tiene en cuenta a la Hidrovía, ya que está más orientado a la navegación de cabotaje nacional y a la navegación de cabotaje marítimo, y no ofrece ninguna posibilidad de competitividad a la flota con bandera argentina que se pretende crear con esta ley.

Este proyecto intenta captar a los armadores para que se inscriban al pabellón argentino otorgándoles como beneficio la disponibilidad de reserva de bodega nacional, pero no se tiene en cuenta que la carga que se trasporta por la Hidrovía Paraguay – Paraná, casi en su totalidad, es de países extranjeros.

La prohibición definitiva de importación de buques usados y el arancelamiento de buques nuevos, que en este proyecto es de 15%, contradice al 0% establecido por el MERCOSUR y a los fundamentos de este proyecto, ya el sector armatorial no sólo no se registrara en nuestro pabellón, sino que además, alienta a los pocos armadores argentinos a optar por las banderas de los países limítrofes, que sí poseen beneficios para el desarrollo empresarial.

A modo de ejemplo, la construcción de un buque en astilleros argentinos para armadores extranjeros es 21% más barato dado que ellos no pagan el IVA, el gas-oil es U\$D 297 más económico por metro cúbico para las embarcaciones extranjeras incluso en territorio argentino.

Las grandes asimetrías existentes entre la Argentina y los demás países del MERCOSUR son abismales y de aprobarse este proyecto como se encuentra hoy por hoy, lo único que generaría es la desaparición total de la Marina Mercante Nacional. En definitiva, este Proyecto de Ley necesita grandes modificaciones y por sobre todo tener en cuenta el Tratado de Asunción, firmado por la Argentina, Brasil, Bolivia Paraguay y Uruguay en el año 1992, que establece que “si algún país miembro da alguna prerrogativa referente a algún impuesto el resto de los países debe adoptar las mismas consideraciones” a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre esos Estados”.-

Cambia...todo cambia....



...**S**abía regalarnos la inmortal Mercedes Sosa desde el calor y el color de su voz. Y el estribillo de esa canción es la frase exacta para simbolizar – es lo que pretendo – la filosofía de la revista en este nuevo año de su joven vida. Terminó el Bicentenario y con él los festejos de los que fuimos testigos de la gesta histórica 200 años después. Y ahora viene el cambio. Desde la tapa de este ejemplar en su forma hasta el contenido de su interior en su fondo. No es casual la amplitud que le hemos dado a la sección Puertos Argentinos, sino que es el espacio mínimo que podemos ofrecerle en virtud de su actividad y su transformación. Puertos sobre los que la FeMPINRA tiene participación permanente a través de los gremios que dentro sus escenografías desarrollan su actividad por intermedio de sus trabajadores afiliados como así también por la presencia casi permanente de sus dirigentes sindicales cada vez la que situación lo amerita.

Cerramos el 2010 con la actividad a pleno de nuestro CeFor Cap (Centro de Formación y Capacitación) con un curso de capacitación especial para los compañeros del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles y firmando un acuerdo con la CADEFIP casi sobre la culminación del año. Mientras los compañeros de la AAEMM pusieron a disposición de sus afiliados las instalaciones de un hotel en Villa Gessell para uso y disfrute de ellos y su familia..

Piden reactivar el mercado concentrador



Rodolfo Pisauri, Hugo Stecconi y Jorge Frías

La Asociación Argentina de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca dejó inaugurada su nueva sede en la ciudad de Rawson a una cuadra de la Escuela Provincial 178. Con la presencia del Secretario General de la Asociación Argentina de Capitanes, Jorge Alfredo Frías; del Secretario de Pesca, Hugo Stecconi; de la subsecretaria de Recuperación y Promoción de Empleo, Jimena Palacios; del Secretario Gremial, Rodolfo Pisauri y del resto de la organización sindical, se destacó la amplitud de la sede que contara además con oficinas para atender a los afiliados de la Obra Social de Capitanes, Pilotos y Patrones de Pesca.

Para Pisauri la sede será la base de la conformación de cursos de capacitación por el amplio espacio que cuenta sus instalaciones, “tenemos un terreno donde haremos varias aulas para dictar cursos de serigrafía, textiles, de

chapa y pintura y reparación de automotores porque hay muchos afiliados, hijos y mujeres que necesitan capacitarse para poder aumentar los ingresos en el grupo familiar”.

La idea de Pisauri es que con la sede le devuelven al afiliado todo lo que ellos aportan para el gremio y confirmó que en los próximos días estarán firmando un convenio colectivo de trabajo, convenios que se harán con cada empresa al desaparecer la CAFCO”.

Con relación a la obra social dijo que los aumentos de los costos y al no tener un convenio colectivo de trabajo hay empresas que no aportan lo que deben y eso significa una demora en los pagos a los prestadores, generando inestabilidad.

Para Jorge Frías la nueva sede permitirá una mejoría para los afiliados porque tendrán varias oficinas para desarrollar sus tareas y sostuvo que en el país la actividad se viene desarrollando muy bien “porque hay trabajo para todos, inclusive las zafreras también han trabajado muy bien”.

Con relación a la flota Amarilla de Rawson expresó que hay un reclamo que se viene discutiendo desde hace tiempo como es el Convenio Colectivo de Trabajo, “hemos delineado el articulado en su totalidad, hay conformidad en el empresariado pero no hemos podido acordarlo todavía por los cambios políticos y por la propia actividad”.

Frías explicó que “la muerte del ex presidente Néstor Kirchner ha cambiado la actividad en muchos sectores inclusive en la pesca y sostuvo que el recurso está gozando de buena salud aunque dijo que la preservación es fundamental, “los trabajadores dependemos de la materia prima que es necesaria para mantener la actividad y debemos tener mucha seriedad para la preservación del mismo y la manutención de la fuente de trabajo”.

Expresó que si bien no está de acuerdo con algunas propuestas de trabajo, están abocados para recuperar el Mercado Concentrador de Pesca ya que lo necesitan para que la actividad se regule de manera natural.

El Secretario General indicó que necesita el mercado para regular los precios, “es la única salida que tenemos para ordenar la pesca en general, debemos cuidar el recurso y no entiendo por qué se sigue discutiendo el estado del recurso si el Mercado Concentrador sería un encausador de soluciones porque blanqueará la actividad en su totalidad y esto es lo que necesita el caladero para que se recupere definitivamente”.

Frías negó que los Capitanes de Pesca sean los responsables de la depredación, “no somos los responsables porque no tomamos las decisiones en cómo y cuánto pescar”, y sostuvo que llevan adelante con el Dr. Recalde y algunos Diputados Nacionales la modificación de la Ley Nacional de Pesca en su artículo 8 la cual permitiría que los trabajadores ocupen un lugar dentro de la Subsecretaría de Pesca con voz y voto porque ahora no la tienen.

Si bien no es optimista en que la ley salga este año no abandonarán el reclamo a través de la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (CATT), “hemos elevado un nuevo documento para que sea tratada en la Cámara de Diputados”.

Y empezamos este 2011 fijando nuestra posición sobre la tercerización en una presentación ante el MTEySS que tuvo una amplia caja de resonancia en todos los medios del país, algunos de los cuales citamos y mostramos en esta misma edición. También, como todos los años, los gremios afiliados a la federación ofrecen a los hijos de sus trabajadores en edad escolar útiles y guardapolvos en otra clara demostración que todos los estamentos de cada uno de los gremios funciona en forma permanente tratando de cubrir las necesidades básicas de los trabajadores. Este no será un año más. Porque a nivel nacional tendremos elecciones y ya sabemos como se agitan las aguas cada vez que se realizan este tipo de convocatorias: darle la facultad al pueblo, a través del voto, para que pueda expresarse y elegir. ¡¡ Casi nada!! Pero esta es la democracia en que la felizmente vivimos – ya pronto serán 30 años – luego de un infausto y prolongado período que decidimos enterrar pero nunca olvidar.

Ya está en tus manos esta primera edición del 2011. Es solo una muestra. La continuidad, la profundidad de contenido y la variedad temática van a generar con vos – compañero – un ida y vuelta permanente. Y la posibilidad de tu participación activa a través del contacto permanente con tus delegados para que – entre todos – hagamos pública esta actividad que tanto amamos y por la que vivimos.

Luis Héctor Rebollo - Secretario de Prensa



Sindicato de Obreros Marítimos Unidos

Personería Gremial N° 356 • Sede Sindical Central



Perú 1667 • (C1141ACI) Bs. As. • Argentina • Tel.: 4300-7852/53/54/55 • Fax: 4300-7875 • E-mail: somu@ar.inter.net

COMUNICADO DE PRENSA

Dto. Marinería y Maestranza:

Cubierta
Máquina
Cámara
Cocina

Seccionales del Interior:

Bahía Blanca
Barranqueras
Campana
Colón
Corrientes
Mar del Plata
Necochea
Posadas
Puerto Madryn
Rosario
San Fernando
Santa Fe

Delegaciones:

Bariloche
Caleta Olivia
Comodoro Rivadavia
Ensenada
Puerto Deseado
Rawson
San Antonio Oeste
Ushuaia

A la opinión pública en general

Hemos tomado conocimiento en el día de la fecha, según lo publicado en el diario ABC Color de la Republica del Paraguay de una serie de afirmaciones sobre la entidad sindical que presido, las cuales no solo carecen de fundamento sino que constituyen una nueva tergiversación de la realidad por parte de los Armadores Paraguayos, agrediendo con falsas afirmaciones una entidad sindical de mas de 100 años de historia en la lucha y la reivindicación de los derechos de los Trabajadores de Marítimos y Fluviales de Marinería y Maestranza.






Con orgullo y convicción afirmamos que seguiremos dando el apoyo incondicional a los Trabajadores Marítimos del Paraguay, sin claudicar ni un solo día y así lograr la reivindicación de sus derechos.

Nos seguimos preguntando, en el valor del flete que se rige por precios internacionales, no está el costo laboral? En los recibos de sueldo de los trabajadores Argentinos y de otros países, en comparación a los de los trabajadores Paraguayos, parecería que no. Los importadores y exportadores del Paraguay, cuyo comercio constituye aproximadamente el 30% del PBI de la hermana Republica, pagan los fletes a valores internacionales o no. Para conocimiento de todos debemos afirmar que los salarios poseen valores internacionales al igual que los fletes, la pregunta es: donde está la diferencia?

Entre los países de la región, usuarios de la Hidrovía Paraná-Paraguay son notorias las asimetrías. Un punto de especial sensibilidad es el costo del combustible, lubricantes y repuestos, para nuestros Armadores es más caro en su uso marítimo



Av. Belgrano 1667, 6° piso
Cdad. Aut. de Bs. As., Argentina
Tel.: +54 (11) 4300-7852 / 7855
+54 (11) 4323-4100
Fax: +54 (11) 4300-7852 / 7855

 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
 Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
 Internationella Transportarbetarefederationen
 Internationale Transportarbeiter-Föderation
 International Transport Workers' Federation

Enrique Omar Suárez
Presidente Sección Pesca
América Latina y el Caribe
suarez-omar@ar.inter.net
pesca.itf@somu.org.ar





Sindicato de Obreros Marítimos Unidos

Personería Gremial N° 356 • Sede Sindical Central



Perú 1667 • (C1141ACI) Bs. As. • Argentina • Tel.: 4300-7852/53/54/55 • Fax: 4300-7875 • E-mail: somu@ar.inter.net

Dto. Marinería y Maestranza:

Cubierta
Máquina
Cámara
Cocina

Seccionales del Interior:

Bahía Blanca
Barranqueras
Campana
Colón
Corrientes
Mar del Plata
Necochea
Posadas
Puerto Madryn
Rosario
San Fernando
Santa Fe

(sale igual un litro de combustible para buques y embarcaciones que el que paga cualquier usuario en una estación de servicio). El valor que pagan el combustible los Armadores Paraguayos y Argentino – Paraguayos, en la republica argentina, es a valor “bunker internacional”, es decir exento de impuestos internos y de impuestos y retenciones a la exportación, que más necesitan para pagar salarios dignos?.

Por todo esto, sentimos la necesidad de manifestarle, Sr Guillermo Ehrecke, con el mayor respeto que nos merece, **porque a los Capitanes y Maquinistas se abona salarios en igualdad de condiciones que los Oficiales Argentinos, o sea, a nivel internacional y a los Tripulantes de marinería y maestranza del Paraguay no?**; No tergiversar la discusión que debe ser encuadrada estrictamente en un conflicto de carácter Laboral y no Político, quiero que me entienda, al igual que todos y cada uno de los hermanos paraguayos que en el año 2011, al igual que en cualquier parte del mundo, sin Convenio Colectivo de Trabajo, no hay navegación posible.

Solidaridad a los Trabajadores Marítimos del Paraguay, sin presiones empresariales y personales, hasta la firma de los imprescindibles Convenios Colectivos de Trabajo.

Consejo Directivo Nacional

PUERTOS: BUENOS AIRES

Movimiento de contenedores en el Puerto de Buenos Aires creció un 24 por ciento

¡ÚLTIMO MOMENTO!

Un estudio realizado sobre los movimientos de contenedores durante los años 2009-2010, muestra de forma marcada el desarrollo constante y sostenido por el cual está atravesando el Puerto Buenos Aires. Las estadísticas comerciales de esta Administración General de Puertos muestran un crecimiento del movimiento de contenedores total durante el año 2010, con respecto al 2009, de 217,1 mil teus, representado un 24 por ciento de incremento.

Asimismo, tomando en cuenta cada terminal por separado, se observa sobre todo el gran salto del las correspondientes a **Río de la Plata (1,2 y 3)**, que concluyó con un aumento de 165 mil teus (36,38 por ciento), mientras que el resto de las terminales (**APT Terminal** y **BACTSSA**) ofrecieron un crecimiento de 23,2 y 28,9 mil respectivamente (12 por ciento y 11 por ciento).

Este gran desarrollo de la actividad se da dentro de un marco de modernización por el cual se encuentra atravesando el Puerto Buenos Aires, donde se destacan, entre otras obras, la apertura de la terminal de Cruceros Quinquela Martín, el dragado del acceso al puerto, el mejoramiento de las condiciones de tránsito por la zona portuaria (incluyendo los accesos ferroviarios), la ampliación de la bocana y la modificación del tercer espigón que permitirá el atraque de buques de 300 mts de eslora.

Para el presente año se espera que continúe la intensificación de la actividad, incluso superando el máximo histórico alcanzado en 2008 de 1,2 millones de teus.

La “Vuelta de Obligado” y la guerra comercial



La presidenta Cristina Fernández de Kirchner en el escenario preparado especialmente en el año del bicentenario

*Aprovechamos el tiempo libre -y el espacio- que siempre da el período estival para reflotar un tema, que si bien calendariamente pertenece al 2010 en su recordación, siempre está vigente en la mente y el espíritu de todos los que integramos la población marítima portuaria y de la industria naval. Recordar la “Vuelta de Obligado” en forma permanente es casi una obligación y por eso recurrimos al texto del Secretario Adjunto, **Juan Carlos Schmid**, para desarrollar esta idea.*

Los ríos han sido, son y serán el ámbito de nuestras actividades: los dragados de las vías navegables y el acceso a los puertos, los ríos son parte del imaginario de los trabajadores embarcados, pero también del hombre de las riberas, de los pescadores, de los isleños y de los poetas. Los grandes ríos como el Paraná, el Paraguay y el Uruguay unen el Norte con el Río de la Plata; sus afluentes vinculan Este y Oeste con los ríos troncales.

Desde los tiempos coloniales e independentistas; estas conexiones: portuaria, fluvial y marítima, antecedieron a la creación del mercado común del sur y la remozada hidrovía Paraguay-Paraná, por eso mantienen el protagonismo principal en el comercio interior, regional y extra regional.

Sin duda tienen carácter estratégico en la disputa comercial, antes y ahora, entre quienes tuvieron históricamente el dominio de las industrias, de las tecnologías, de las flotas de guerra y de las flotas comerciales ultramarinas.

Flotas armadas que hacían los bloqueos a los puertos, como ocurrió en diversas oportunidades con Buenos Aires, Asunción o Montevideo.

Otros instrumentos serían y son, la “libertad de comercio” y la “libertad de navegación de los ríos interiores”. Una tercera sería de do-

minio cultural materializada sobre la “inteligencia” vernácula que a caballo de la “libertad de ideas” siente una enfermiza fascinación por lo “europeo”, por lo “clásico”, por lo “extranjero”...

Resulta obvio que los trabajadores comulgamos con la libertad en el sentido más amplio de nuestra cultura y su tiempo, pero la historia ha demostrado que las “verdades universales” colisionan, no solamente, con los intereses nacionales o regionales sino con la cultura profunda de los pueblos.

“Hoy sabemos que la cultura universal existe como un gigantesco mosaico, o rompecabezas, donde cada una de las piezas -las culturas nacionales- representan una faceta ni mejor ni peor que ninguna otra, pero sí distinta. Si faltara una sola no se podría comprender el mosaico de la totalidad”, dice O. Sbarra Mitre en su “Historia Esencial del Peronismo”.

La “Vuelta de Obligado” es una prueba de ello y las libertades un asunto en danza donde se conjugan intereses de distinta naturaleza.

Decíamos en otra ocasión acerca del poder militar y el comercio: “el siglo XIX habría de caracterizarse por la expansión imperialista; Inglaterra ocupó Egipto, el Sudán, guerreó con Persia, Afganistán, India y China; Francia se apoderó de Argelia, Marruecos, Indochina;

Rusia en su avance al Oriente llegó a Vladivostok a las puertas de Japón. También llegaron al Río de la Plata con las invasiones de 1806 y 1807. Y echaron base en el Atlántico Sur en abierta violación del Tratado argentino-británico de 1825 usurpando nuestras Islas Malvinas en 1833; para posteriormente extenderse hacia el continente, en la patagonia, donde las estancias en manos de ingleses y galeses aprovisionaron de carne y lana al viejo continente durante décadas. No fue casualidad que la corona británica extorsionara al presidente Yrigoyen durante el conflicto entre los “súbditos de su majestad” y los trabajadores rurales en la patagonia. El tiempo se encargaría de dimensionar en su justa medida los hechos. La presencia imperial de Inglaterra-Francia aguas arriba del Paraná tenía detrás del móvil del “libre comercio y la libre navegación” la decisión política de irrumpir en esta región sudamericana a cualquier precio. Doblegar las pretensiones soberanas de Rosas y la Ley de Aduanas; minar el desarrollo soberano de Paraguay; afianzar el liberalismo pro-ingles en el puerto y murallas de Montevideo. Y por sobre todo, intrigar, establecer acuerdos, conspirar, dividir, hacer alianzas con los gobiernos y también con los opositores, con federales y unitarios, con repúblicas o monarquías...

El imperio portugués y posteriormente el Brasil también fueron un factor de presión sobre el Río de la Plata y el litoral argentino. Durante la segunda y tercera década del siglo XIX ocuparon la Banda Oriental que a la postre significó la guerra entre Argentina y Brasil; y un desgarramiento con el nacimiento de otro estado independiente en 1828, desde entonces, la República Oriental del Uruguay.

Situación de balcanización a la que no fueron ajenos los ingleses y franceses, las clases porteñas-comerciantes de Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro. Como tampoco fueron ajenos en la "Vuelta de Obligado"; en la "Batalla de Caseros"; en el bombardeo naval a Paysandú; en la "Guerra de la Triple Alianza".

Para 1840/1850 el Río de la Plata dividía intereses y divisas; con el trasfondo de las guerras civiles entre Federales y Unitarios el imperialismo anglo-francés tejía el entramado de dominación y contaba para ello con una base de operaciones en la región: la bahía fortificada de Montevideo.

Montevideo ampararía a las fuerzas unitarias opositoras a Juan M. de Rosas, y a las flotas armadas extranjeras provenientes de Europa. Dentro de este escenario de intereses en disputa, el tiempo hablaría con sabiduría, cuando estas fuerzas multinacionales conformaron la poderosa Alianza que haría la guerra invasiva contra Paraguay (1864), apenas unos años después de la emblemática "Vuelta de Obligado" (1845) y de la "Batalla de Caseros" (1852).

La escalada bélica contra Paraguay fortalecida por la derrota de Rosas se manifestó en 1853; en 1855 sería la armada de Brasil la agresora en Tres Bocas; y en 1859 las cañoneras inglesas a tiros de cañón obligaron a desembarcar a Solano López, hijo del presidente, y marchar por tierra después de un incidente diplomático que le costó la expulsión al embajador inglés sito en Asunción tras un complot para matar a Carlos A. López.

De la caída de Rosas en 1852 a la derrota de Solano López en 1869 bastaron 17 años para que los personeros del imperialismo inglés afianzaran el proyecto liberal dependiente en la región. Recién entonces fue posible la sanción de la Constitución de 1853 y la libertad de comerciar por los ríos interiores. En nombre de la civilización y el progreso durante décadas quedamos fuertemente encadenados a los intereses británicos, cuyo apogeo sería el Tratado Roca-Runciman; el "estatuto legal del coloniaje" según diría don Arturo Jauretche. Tiempo atrás, el naciente Paraguay liberado de las cadenas coloniales, fue dueño de una riqueza inestimable: la selva como proveedora de maderas nobles; y la ubicación geográfica privilegiada: en el corazón de América del Sur con la ciudad de Asunción extendida sobre las riberas del Río Paraguay.

Un país con el fundamento de la cultura

guaranítica y gobernantes de la época independentista con clara vocación de soberanía económica, política y social. Una región



acosada desde los tiempos del virreinato por los "bandeirantes" portugueses y la posterior política expansionista de Brasil; por Buenos Aires y las malogradas campañas de Manuel Belgrano.

"El gobierno de Carlos A. López estaba construyendo su propia flota de buques a vapor durante la década de 1850, estos buques constituían el núcleo de la flota mercante y armada de Paraguay.

Con la asistencia y dirección de John Whitehead en 1860 se construyeron una docena de vapores, algunos como el "Tacuarí" de 400 toneladas".

La cita pertenece a "La navegación de los ríos en la historia argentina" de C.B. Kroeber. El caso de Paraguay se convertía en un desafío inadmisibles para los imperios y sus lacayos; en un ejemplo para los patriotas del continente.

Juan M. de Rosas encarnó en su tiempo una política con las provincias que tendiera a echar las bases para la conformación de la nación argentina. La constitución de la unidad fundada en un proyecto capaz de armonizar los intereses de las provincias mediterráneas, las provincias litorales y el puerto de Buenos Aires. El federalismo, con sus bondades y contradicciones, como forma de gobierno.

Proyecto al que no eran ajenos los pueblos originarios, los Pampas, con los que estableció acuerdos como en Laguna de los Huancos, aliado de algunos caciques (como otros lo fueron de los unitarios). Y hubo también acciones punitivas a quienes faltaban a los tratados para dedicarse al pillaje.

Pero, por sobre todo fue una vía que contemplaba un espacio común entre los criollos y los pueblos originarios. Otro fue el proyecto unitario y liberal que se manifestó con la acción genocida del general Roca años después, con la campaña de exterminio de "los pampas" y el gaucho.

En el Río de la Plata, el segundo presidente constitucional de Uruguay, Manuel Oribe fue derrocado por Fructuoso Rivera; primer ex

presidente, colorado y liberal, aliado de los brasileros, de los franceses y los unitarios argentinos, más allá de las diferencias circunstanciales con el general Paz. Oportunamente fue Paz, jefe militar en Córdoba, en Corrientes y Montevideo.

Durante la Guerra Grande (1845/51) el Uruguay independiente desde 1828, ve desdibujar su soberanía por los acontecimientos de carácter internacional, que involucran a los países de la región y las potencias agresoras.

En la ciudad amurallada y el puerto de Montevideo se abroquelan las fuerzas extranjeras; en la campaña oriental los federales al mando de M. Oribe enarbolan las banderas de la soberanía del incipiente Estado.

"Defendían Montevideo unos 2500 soldados franceses; 500 italianos; 500 argentinos unitarios; 400 orientales (aprox. el 5% de las tropas); y 6000 marinos embarcados en las flotas de la coalición europea", dice Carlos Machado en su "Historia de los Orientales". Fue el general Paz quien organizaría la defensa de Montevideo, mientras el bloqueo naval del almirante Brown, leal a Buenos Aires, sería neutralizado por las fuerzas navales del comodoro inglés Purvis.

Infructuoso fue el pedido ante el gobierno de Inglaterra de una "intervención armada en el Río de la Plata" de parte de Florencio Varela y el brasileño conde de Abrantes, cuando aquél desaprobó lo actuado por el comodoro Purvis. Brown restableció el bloqueo a Montevideo en defensa del presidente derrocado, Manuel Oribe, y de la soberanía del estuario y los ríos interiores.

Montevideo se convertiría en el bastión de los liberales donde se alojaban fuerzas multinacionales, como ingleses, españoles, italianos, franceses que desplegarían sus buques de guerra bloqueando el puerto de Buenos Aires para comerciar "libremente" o por vía del contrabando.



La “Vuelta de Obligado” comenzaba a perfilarse como uno de los lugares donde las fuerzas patriotas presentarían batalla a la armada de guerra y comercial de la coalición europea más importante del orbe. Dice J.L. Busaniche en “Rosas visto por sus contemporáneos”: “Los comisionados extranjeros enfrentaron a Rosas en Buenos Aires. Exigieron el retiro de sus tropas de la Banda Oriental y el levantamiento del bloqueo. Aquél invocó nuevamente sus derechos de beligerante y la soberanía de su país sobre los ríos interiores.

Los almirantes Lainé e Ingfield apresaron entonces barcos argentinos en el Río de la Plata, tomaron la Colonia, y Martín García por el italiano Garibaldi, (agosto/setiembre de 1845), y en el mes de octubre remontaron el Paraná con intención de hacer desembarcos.

Una vez en la “Vuelta de Obligado”, donde el río se estrecha y hace posible la defensa con baterías de la costa, hallaronlo cruzado por una larga cadena tendida sobre canoas, como símbolo de la soberanía nacional. En la orilla estaban escalonadas las baterías al mando del general Mansilla. Siete horas se defendieron los escasos cañones de Obligado contra el fuego incesante de ochenta y cinco bocas de fuego de las dos escuadras, que pasaron al fin, pero llevando en sus flancos el recuerdo de la jornada.

Los descalabros se sucedían; un desembarco inglés en la costa del Paraná fue anulado por el coronel rosista Thorne. A pocos meses del combate de Obligado (junio de 1846), el mismo general Mansilla, desde la costa de San Lorenzo, en Santa Fe (Paso del Quebracho), causó graves pérdidas a un convoy compuesto de doce buques de guerra a vapor y noventa y cinco mercantes que descendían el Paraná con víveres para la plaza de Montevideo”.

“Los pueblos deben estar siempre atentos a

la conservación de sus intereses y derechos y no deben fiar más que de sí mismos. El extranjero no viene a nuestro país a trabajar en nuestro bien, sino a sacar cuantas ventajas pueda proporcionarse.

Es necesario destruir los abusos de la administración, desplegar una actividad que hasta ahora no se ha conocido, promover el remedio de los males que afligen al Estado, excitar y dirigir el espíritu público, educar al pueblo, destruir o contener a sus enemigos y dar nueva vida a las provincias” había dicho Mariano Moreno, integrante de la Primera Junta. Esta reseña de algunos hitos de nuestra Historia Grande, las citas en que nos apoyamos y algunas observaciones asociativas en torno a la “Vuelta de Obligado”, no tienen otro objeto que ilustrar a los trabajadores sobre la escabrosa tarea política y las luchas que demandaron la defensa de los intereses nacionales y la soberanía frente a las agresiones imperiales.

Luchas que encarnaron San Martín y Güemes, Belgrano y Moreno, Rosas y Mansilla. Que en el siglo XX asumirían hombres como Yrigoyen y Perón, y que a comienzos de este siglo encarnara el ex presidente Kirchner. No fueron los únicos hombres y mujeres, recordamos a Marina Céspedes y Juana Azurduy, a Evita y Azucena Villaflor, y a tantos otros compañeros y compañeras que dieron su vida, en defensa de la causa nacional. La historia nacional continúa su derrotero y en tiempo presente se van perfilando las situaciones y circunstancias que van definiendo los nuevos escenarios nacionales, regionales y el mundo multipolar; vastas geografías penetradas por las corporaciones privadas y el dubitativo papel que practican los organismos internacionales. Guerras por los recursos naturales, el petróleo en primer término.

Los ríos mantienen su protagonismo cuando por ellos transitan los trenes de barcazas transportando la producción cerealera, los

puertos se modernizan, la actividad agro industrial crece sostenidamente, y los intereses sectoriales chocan con los intereses del pueblo argentino, el medio ambiente, etc. La guerra comercial se manifiesta en instrumentos como las “zonas francas”, los “puertos libres”, las cargas impositivas, las declaraciones falseadas de embarques, el contrabando, las “banderas de conveniencia”, los subsidios, la triangulación entre empresas de las corporaciones que trafican granos, los grandes bancos y las cuentas secretas, los acopiadores y los exportadores, el “riesgo país” y las aseguradoras...

Los TLC y la dolarización de algunas economías nacionales.

El escenario poco ha cambiado: Asunción, Buenos Aires, Nueva Palmira, Montevideo, Brasilia, Nueva York, Beijing...

Con el convencimiento de los patriotas jugados en la “Vuelta de Obligado”, estamos quienes a diario y silenciosamente trabajamos por afianzar un modelo productivo con equidad social; un país con dirigentes políticos, sindicales y sociales capaces de distinguir la figura del fondo, lo principal de lo secundario, e interpretar la dinámica de los tiempos políticos, en esta parte del mundo a comienzos del siglo XXI.

El pueblo se manifestó con dolor y esperanza re-significando la Muerte ... de su Jefe; como otrora lo hiciera ante el general Perón y ante Evita.

Pero en esta oportunidad no estuvo en las riberas del río Paraná para hostigar al enemigo de la patria, sino que marchó a la Plaza de Mayo y se encolumnó para testimoniar el adiós militante al compañero Néstor Kirchner en el Salón de los Patriotas Latinoamericanos de la Casa Rosada.

No tronaron las baterías del general Mansilla pero sí la de miles y miles de gargantas, a lo largo y ancho del país, voceando al grito de:

**¡Aguante Cristina!
¡Presentes, ahora y siempre!**



Juan Carlos Schmid
Pro Secretario General FeMPINRA
Secretario General de DragyBal

Transporte en la Hidrovía: impulsan tribunal de arbitraje

Como otro paso en la institucionalización de un negocio creciente, la idea es crear un ámbito privado de resolución de las múltiples controversias operativas y comerciales que se generan para darle más seguridad.

Empresarios vinculados al negocio del transporte

fluvial por la hidrovía Parana-Paraguay analizan la creación de un tribunal de arbitraje para el transporte por la vía navegable que en el ámbito privado pueda ser un espacio de solución entre privados de las múltiples controversias que se generan en la operatoria diaria entre los distintos sectores.

El tema se analizó en noviembre en la reunión de la Comisión de Uso y Fomento de la Hidrovía que funciona en la Bolsa de Comercio de Rosario y que reúne a las principales cámaras empresarias argentinas y paraguayas vinculadas a la hidrovía.

Por la hidrovía circulan más de 14 millones de toneladas, en su mayoría granos y aceites, pero también mineral de hierro y contenedores. Y el tráfico, sobre todo entre Argentina y Paraguay, se incrementó en los últimos años a una tasa del 15%. "Semejante movimiento supone la ocurrencia de múltiples inconvenientes en la operatoria, por ejemplo entre cargadores y armadores y la idea es ver si en el sector hay vocación de armar un espacio institucional privado para resolverlos por medio del arbitraje", comentó Pablo Ferrés, secretario ejecutivo de la comisión.

El tipo de conflicto que se generan pueden ser desde diferentes interpretaciones de los reglamentos de la hidrovía (muchos de



los cuales no están incorporados a la legislación nacional, colisiones, varaduras y demoras; todo en el marco de un complejo negocio de comercio exterior que incluye a actores distintos y legislaciones diferentes

El uso de tribunales arbitrales está bien extendido en otras cuencas y negocios, por ejemplo el granario donde hay entidades que arbitran las diferencias que ocurren entre los integrantes del negocio y la idea sería replicar ese esquema para todo lo concerniente en la hidrovía.

Integran la comisión:

Asociación Bonaerense de la Industria Naval
Bolsa de Cereales
Bolsa de Cereales de Córdoba
Bolsa de Cereales de Entre Ríos
Bolsa de Comercio de Santa Fe
Bolsa de Comercio de Rosario
Cámara de Actividades de Prácticaje y Pilotaje
Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas
Cámara de Comercio e Industria de San Lorenzo
Cámara de Exportadores de la República Argentina
Cámara de la Industria del Petróleo
Cámara de la Industria Naval del Paraguay
Cámara de Puertos Privados Comerciales
Cámara Naviera Argentina
Cámara Paraguaya de Exportadores de Cereales y Oleaginosas
Centro Argentino de Ingenieros
Centro de Armadores Fluviales y marítimos del Paraguay
Centro de Industriales Siderúrgicos
Centro de Navegación
Centro Marítimo Rosario
CIARA
Consejo de Cargadores
Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata
Hidrovía
Río Vía.

Fuente: transportefluvial.com

Iniciaron señalización de la Hidrovía, frente a las costas de Paso de la Patria y hasta el puerto de Santa Fe

El miércoles 12 de enero comenzó la primera etapa de los trabajos para mejorar la transitabilidad de 650 kilómetros de la hidrovía Paraná-Paraguay, desde la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, punto situado frente a las costas de Paso de la Patria, hasta el puerto de Santa Fe.

Se trata de obras de señalización que demandarán una inversión de 112,5 millones de dólares (monto que incluye el dragado y señalización), culminará en tres años y permitirá aumentar la capacidad de tráfico de productos agrícolas, minerales y combustibles.

Desde el área administrativa de Hidrovía SA (concesionaria de la vía navegable), Jorge D'Agostino, le confirmó que las tareas de señalización ya comenzaron y se están realizando distintos estudios para luego iniciar la etapa específica de dragado.

Con dicha obra se asegura un calado específico de profundidad y una señalización que permitirá la navegación con convoyes de barcazas tanto de día como de noche. Este tipo de embarcaciones son las que más se utilizan y se busca garantizar que puedan surcar el río durante las 24 horas, gracias al balizado correspondiente.

Además, los trabajos de dragado en la hidrovía Paraguay-Paraná, permitirán un calado de buques de 28 pies a fines de 2011 y posteriormente 32 pies.

El puerto de Santa Fe es la última terminal portuaria 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.

Ce.For. Cap.

Capacitación para delegados



En las instalaciones del CeForCap (Centro de Formación y Capacitación) de la FeMPINRA cuya Secretaría está a cargo del Cro. Daniel Lewicki se desarrolló el "Curso de Capacitación para Delegados" que organizó el Sindicato de Guincheros y maquinistas de Grúas Móviles. Dio comienzo el 26 de octubre y culminó el 30 de noviembre en jornadas de cuatro (4) horas diarias y el equipo docente que lo tuvo a su cargo se integró con la Dra. Mabel Allegrone y el Dr. Fernando Pérez.



Daniel Lewicki, Secretario de formación y capacitación, escuchando a uno de los disertantes

Los temas tratados fueron: remuneraciones, contrato de trabajo, enfermedades y accidentes.

El programa estuvo dividido en cuatro unidades a saber:

Unidad 1: PRINCIPIOS GENERALES.

Unidad 2: JORNADA LABORAL Y REMUNERACIONES.

Unidad 3: ACCIDENTES Y ENFERMEDADES PROFESIONALES.

Unidad 4: EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO.

Los compañeros que realizaron el curso son:

Alvarez Luis; Arce Daniel; Barón Carlos; Cabral Luis; Chichizola Dario; Correa José Antonio; Correa Raúl; Duckardt José; Fernández Claudio; Fernández José Alberto; Ferrer Ricardo Néstor; Flenche Rafael; Floux Alejandro; Galeano Julio; González Ariel; Isaurralde Alejandro; Machuca Gabriel; Mamani José; Martín Jorge Eduardo; Mastrángelo Fernanda; Monzón German; Morales Nazareno; Nanni Gastón; Nogueira Walter; Pacheco Néstor; Pavón Daniel; Ponce Carlos; Posada Cristian; Pucheta Roque; Quintana Justo; Rodríguez Carlos; Vázquez Rafael; Venturi Gustavo; Viola Ricardo Antonio; Wagner Sergio.



Este curso tuvo la coordinación de Ramón Ermácora (Director General del INCASUR) y el apoyo logístico del Sindicato a través de su Secretario General Cro. Roberto Coria.



PUERTOS ARGENTINOS



27 empresas interesadas en la reco

Se abrieron los sobres con los inversores privados que pretenden formar parte del desarrollo. La cantidad y la calidad de las empresas que se presentaron no es un dato menor.

El gobernador Hermes Binner encabezó el acto en el que se conocieron los nombres de los inversores que se presentaron en la convocatoria a manifestación de interés para participar de la elaboración del proyecto y pliego licitatorio para el traslado del puerto de Santa Fe.

En total, fueron 27 empresas, entre las que hay consultoras, constructoras y operadores portuarios, tanto de nivel local/regional, como también nacional e internacional. Las que califiquen en esta instancia podrán acceder a la etapa de data room prevista en el proceso de licitación.

En ese marco, Binner anunció que el gobierno se hará cargo del crédito de 25 millones de dólares que el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Fonplata) asignó a la iniciativa y también de los 15 millones de dólares que debe aportar la contraparte local. Originalmente, se estableció que tanto el préstamo como el aporte local, serían reintegrados por el Ente Administrador Puerto de Santa Fe al gobierno provincial.

Al respecto, el mandatario santafesino argumentó que “el Estado debe tener un rol fundamental en la construcción de esta obra. Es cierto que todos aspiramos a que haya inversión privada y eso le asegure operatividad al puerto. Pero también creemos que es sumamente importante que el Estado invierta en este proyecto”. Por tal motivo, consideró que “la provincia debe asumir ese endeudamiento con el Fonplata como responsabilidad del Estado. De manera que esos 40 millones de dólares, que incluyen tanto el aporte del Fonplata como la contraparte local, decidimos invertirlos para la construcción del nuevo puerto”.

En ese sentido, a través del mensaje y del proyecto enviados a la Legislatura, se deja sin efecto el artículo 10 de las leyes 12.108 (2003) y 12.848 (2008), que obligaban al Ente Administrador Puerto de Santa Fe a reintegrar a la provincia “los desembolsos efectuados por ésta en relación con los créditos autorizados y tomados” para la reconversión portuaria. (La ley 12.108 se refiere a un crédito de 900 mil dólares que fue tomado en 2003 para la etapa de preinversión del proyecto de reconversión portuaria.)

En cuanto a la ley 12.848, hace referencia al préstamo de 25 millones de dólares asignado por el Fonplata a Santa Fe para llevar adelante el traslado del puerto. Este convenio, además, establece que la contraparte local del préstamo debe aportar al proyecto, en concepto de recurso adicional, 15 millones de dólares.

De acuerdo al mensaje que acompaña al proyecto, la reconversión portuaria es una obra de vital importancia para la Región 3 (Nodo Santa Fe), que contiene una de las mayores áreas urbanas de la provincia con una significativa declinación histórica de su entramado socio-productivo.

Revertir esta situación -continúa el documento- requiere de medidas gubernamentales firmes y audaces, adquiriendo especial relevancia la inversión pública.

El mensaje también destaca el impacto económico productivo que tendrá la obra para la región, según consta en el Plan Estratégico Provincial.

“El puerto de Santa Fe se sitúa en el corazón de la Hidrovía Paraná-Paraguay; es la última localización de ultramar apta para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación estratégica lo convierte en un eslabón imprescindible para la unión de los diferentes sistemas de transporte (terrestre, ferroviario, fluvial y oceánico). Asimismo, su ubicación privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencia de carga desde y hacia los países situados en la Hidrovía”, se señala.

En lo que hace a recursos, se suma el aporte del gobierno nacional, que destinará a realización de los accesos viales un monto de 57.750.000 pesos.



El acto se desarrolló en el Salón Blanco de la Casa de Gobierno y del mismo participaron los ministros de Gobierno y Reforma del Estado, Antonio Bofatti; de Economía, Ángel Sciara; de la Producción, Juan José Bertero; y de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente, Antonio Ciancio.

Binner también se refirió a las diferentes obras complementarias que deben realizarse, “muchas de las cuales están en marcha, como la autovía de la ruta 19; otras están propuestas, como la autovía de Angélica a Sunchales (ruta 34); la recuperación del Ferrocarril Belgrano; el nuevo puente Santa Fe - Paraná; la trayectoria de la ruta al propio puerto; el puente Santa Fe - Santo Tomé; la circunvalación de Recreo. En fin, son obras complementarias a la construcción del nuevo asentamiento del puerto, que lo van a colocar en un lugar mucho más competitivo”.

A su vez, mencionó que hay obras en marcha que lleva adelante la Nación, “como el caso de la profundización del calado de Santa Fe hacia el norte, en una primera etapa hasta Confluencia, y en una segunda hasta Asunción”.

conversión del Puerto de Santa Fe

27 INTERESADOS



En total se recibieron 27 manifestaciones de interés (empresas interesadas en participar del armado del proyecto y del pliego para el posterior llamado a licitación).

Las empresas que se presentaron son CAM SA y De la Cruz Sociedad de Bolsa SA; Pecam SA; Herso SA; Sona Recalada SA; TMC Carrier Group SA; Louis Dreyfus Commodities SA; Servicios Portuarios SA; Construcciones y Comercios Camargo Correa SA; Laromet SA; Obring SA; Milicic Construcciones y Servicios SA; Trade Baires Internacional SA; Previpar SA; Guerechet SA; Compañía Sudamericana de Dragados SA; Sener Ingeniería y Sistemas SA; Constructora Perfomar SA; Ecosur Bahía SA – Bahía Petróleo SA (UTE); Mediterranean Shipping Company SA; Tecsa SA y otros; Mundo Construcciones SA; Urec Co&Ltda.; Loginter Logística Internacional SA; AFA Agricultores Federados Argentinos; Eco Paraná SRL; Grupo Alapec Ingenieros Consultores y Arquitectos SA; y Torres Cámara y Compañía de Obras SA.

A su turno, el ministro de Economía provincial aseguró que el proceso de

traslado del puerto de Santa Fe “está en un punto de inflexión”, luego de “más de siete años desde que se firmara el convenio original para su análisis y contratación con el Fonplata”.

“Desde el comienzo de esta gestión –continuó el ministro– decidimos hacer frente a una política de Estado que decidió el traslado del puerto, algo en lo que pusimos toda nuestra voluntad y capacidad de gestión”.

Por último, el titular del ente sostuvo que “la intención es que a inicios de este año se empiece a redactar el pliego y se llame a licitación antes de que termine el primer semestre de 2011

PUERTOS: SAN NICOLÁS

AL CIERRE

La Provincia destina 44 millones de pesos a mejora de sus puertos

Las medidas fueron anunciadas por el ministro de la Producción, Martín Ferré, al término de una reunión del llamado “gabinete productivo”, de la que participaron los ministros de Economía, Alejandro Arlía; de Gobierno, Eduardo Camaño; el jefe de gabinete Alberto Pérez; el vicepresidente del Banco Provincia, Guillermo Francos y el titular de ARBA, Martín Di Bella.

El Ministro de la Producción adelantó entonces que la provincia ejecutará este año un presupuesto de 44 millones de pesos destinados a mejorar la infraestructura de los puertos por los cuales sale al exterior la producción granaria.

Ferré explicó que para este año se espera una nueva cosecha récord de soja, por lo que se decidió mejorar la infraestructura de las terminales, de modo que puedan hacer frente sin inconvenientes a esa demanda.

La mitad de esos fondos, ya disponibles, serán para los puertos de Dock Sud y San Nicolás. El resto, para los de Bahía Blanca, San Pedro y Quequén. Además, Producción mantendrá reuniones en las próximas semanas con el resto de los consorcios portuarios, para acordar medidas “que mejoren la infraestructura”, según dijo Ferré.

Desde el Puerto de San Nicolás, su administrador Luis Herrera comentó que se trata de una inversión que ya habían sido anunciadas *ver nota de San Nicolás en esta misma sección Puertos Argentinos*, y refirió que por estos días la mayor expectativa local está puesta en el inminente anuncio referido a la publicación de los pliegos para las licitaciones del nuevo muelle y de la potenciación de grúas. Los sobres con las ofertas estarían abriéndose hacia marzo o abril, según estiman.

Por otra parte, anunciaron la creación de dos parques industriales “temáticos” en localidades bonaerenses. Los parques “temáticos” pertenecen a una “nueva generación” de este tipo de emprendimientos en la Provincia que, a diferencia de los actuales, estarán dedicados íntegramente a concentrar en un solo sitio toda una rama de actividad.

El primero de estos parques que abrirá sus puertas estará ubicado en el partido de La Matanza y estará dedicado a la industria del calzado formal (no deportivo). El segundo, que funcionará en Berazategui, será ocupado “por la industria maderera y del mueble”, adelantó Ferré.

2011: ¿año de la recuperación

En enero comenzó a exportarse mineral de hierro hacia Europa y hay empresarios franceses, bolivianos, holandeses y entrerrianos interesados en utilizar esa terminal del sur provincial.

El estado entrerriano, en cooperación con el sector privado, trabajó para potenciar la actividad del Puerto de Ibicuy. En el caso del privado, invirtió en el puerto en durante el año pasado 30 millones de pesos, destinados al arreglo del muelle Islas y del muelle continental (mejoras que se están realizando en estos momentos), lo que permitirá el trasvasamiento de 1,2 millones de toneladas anuales de mineral de hierro con acopios importantes y una estructura específica para ese trabajo en el puerto. Las autoridades portuarias quieren sumar a la habitual exportación de arroz y madera, la

mentación público-privado con el objetivo de “establecer un sector para contenedores refrigerados y la ejecución de obras complementarias que permitan exportar esta y otras producciones directamente desde Entre Ríos”. Como próximo paso se llamará a licitación para la presentación de proyectos de operadores logísticos y portuarios. Durante 2009 se exportaron por este puerto 92.434,427 toneladas de granos en bolsas de 50 kilos, en su mayoría arroz, duplicando la actividad de 2008 que fue de 43.130,59 toneladas de exportación. Los buques más grandes que atracaron allí durante 2009

tenían capacidad para 30.000 toneladas aproximadamente, con lo cual, teniendo en cuenta que cada camión transporta un máximo de 50 toneladas, la exportación requirió el trabajo de entre 450 y 600 camiones por buque. Se exportó a Irak, África y Venezuela.

“En este 2010 prácticamente no partieron barcos con este cereal, porque no hubo exportación”, explicó el encar-

gado. Cabe destacar que en el caso de la empresa SASA, se le había dado un permiso de uso del puerto por cinco años, y ahora, a raíz de las inversiones que continúa realizando se le extendió por tres años más.

“El 2010 fue un año de inversión en la terminal”. El encargado del puerto de Ibicuy lo calificó como un año de inversión, para comenzar 2011 con una importante actividad.

“El puerto estaba preparado para sacar madera y arroz, ahora apuntamos a mucho más; ya estamos trabajando con el mineral de hierro y tenemos propuestas para exportar combustible, soja y producción avícola. Sin duda este puerto se perfila para ser uno de los más importantes de la provincia”, aseguró.

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. Estratégicamente está perfectamente ubicado, en el Departamento de Islas.

La terminal portuaria cuenta con un predio de 107 hectáreas aguas arriba por el río Paraná Ibicuy en el kilómetro 218, a unos 12 kilómetros del río Paraná Guazú.

En 2010 se ha dejado un puerto preparado para recibir a los inversores, Ahora entre otras tantas cosas se mejoró la iluminación, la terminal portuaria quedó preparada para todo tipo de carga, y tiene otro muelle que hay que finalizarlo durante el presente 2011y por donde se embarcará el mineral de hierro.

Operaciones portuarias desde 1909

Su construcción comenzó en 1907 y para 1909 quedaron unidas las provincias de Entre Ríos y Buenos Aires, a través del ferry boat Lucía Carbó.

Para este 1911 el puerto de Ibicuy contará con capacidad de infraestructura para la carga y descarga de vapores de todo tipo de calado. En su comienzo de operaciones portuarias contaba con un muelle de madera.



de mineral de hierro (con destino a Europa), soja, productos avícolas y hasta hay una propuesta para exportar combustible. A lo largo de este año mantuvieron reuniones con empresarios bolivianos, franceses y en los primeros días de 2011 visitarán el lugar holandeses, que tienen intenciones de trabajar con el puerto del sur de Entre Ríos. Mientras tanto la Provincia invierte más de 150 millones de pesos en las obras del acceso a Ibicuy y del puerto.

“El futuro del puerto es muy prometedor. Las empresas se están acercando porque una de ellas ya apostó y creció en nuestro puerto”, comentó Héctor De Silvestre, actual encargado del puerto.

En principio recordó como última novedad una reunión que se realizó hace un mes entre titulares de empresas entrerrianas, el gobernador, Sergio Urribarri, y senadores con el objetivo de exportar productos avícolas desde el puerto. Se firmó allí un acuerdo de comple-

gado. En otro orden comentó que ya comenzaron a llegar barcasas cargando mineral de hierro desde Brasil, que en el primer mes de 2011 comenzarán a partir con rumbo a Europa.

“La empresa SASA (Suelos Argentinos SA) hizo una fuerte inversión para poder sacar desde aquí el mineral de hierro, de 30 millones de pesos. Se le otorgaron siete hectáreas para el mineral de hierro y aunque no hay aún fecha de embarque, se prevé que el primer embarque parta en enero”, comentó el encargado. Mientras tanto el mineral de hierro que viene desde Corumbá (Brasil) es acopiado a la espera de partir en el primer Panamax.

“Es un privado que apostó al puerto de Ibicuy y creció. Hace 15 días estuvimos reunidos con empresarios franceses interesados en trabajar en el puerto, y pasó para enero una reunión con holandeses, en un primer momento prevista para la semana pasada, ellos quieren conocer el puerto y ver si pueden exportar

n del Puerto de Ibicuy?

Para 1946 se hormigoneó parcialmente y fue llevado a los 158 metros de largo actuales. Entre su infraestructura se contaba en la época con dos elevadores de granos, dos grúas a vapor para el manejo de cargas pesadas y acceso del ferrocarril mesopotámico al muelle. En aquel entonces operaba granos, frutas, productos forestales, ganado en pie y derivados de productos agropecuarios y minerales (principalmente descarga de carbón y mineral de hierro).

Hoy cuenta con 1.400 metros de frente de costa, dos muelles, uno continental operativo de 158 metros por 12 metros de ancho y un Muelle Isla para transferencia de cargas minerales (en terminación) de 198 metros, de 18,50 de ancho, cuenta con 400 metros de tablestacado óptimo para operaciones de transbordo de barcasas en forma simultánea de hasta ocho unidades, con una distancia entre el muelle isla y el tablestacado de 25 metros y un promedio de 36 pies de calado estable en todo su frente de costa.

Fuente: lavoz901.com.ar



El puerto Ibicuy recupera sus cargas

Interés de inversores franceses, bolivianos y holandeses. Tras recibir inversiones por \$30 millones, ahora se prepara a operar con mineral de hierro.

En enero arrancaron las operaciones de exportación de mineral de hierro desde el puerto entrerriano de Ibicuy hacia Europa. Ya hay empresarios franceses, bolivianos, y holandeses interesados en utilizar esa terminal.

El Estado entrerriano, en cooperación con el sector privado, trabajó para potenciar la actividad del Puerto de Ibicuy. Se invirtieron en 2010 \$30 millones, destinados al arreglo del muelle Islas y del muelle continental. Esto permitirá el movimiento de 1,2 millones de toneladas anuales de mineral de hierro con acopios importantes y una estructura específica para ese trabajo en el puerto.

Las autoridades portuarias quieren sumar a la habitual exportación de arroz y madera, la de mineral de hierro, soja, productos avícolas y hasta hay una propuesta para exportar combustible. A lo largo de este año mantuvieron reuniones con empresarios bolivianos, franceses y en los próximos días, llegarán al lugar holandeses con la intención de trabajar con el puerto del sur de Entre Ríos. Mientras tanto la provincia invierte más de \$150 millones en las obras del acceso a Ibicuy y del puerto.

El futuro del puerto es muy prometedor. Las empresas se están acercando porque una de ellas ya apostó y creció en nuestro puerto", comentó Héctor De Silvestre, actual encargado del puerto.

En principio recordó como última novedad una reunión que se realizó hace un mes entre titulares de empresas entrerrianas, el gobernador, Sergio Urribarri, y senadores con el objetivo de exportar productos avícolas desde el puerto. Se firmó allí un acuerdo de complementación público-privado con el objetivo de "establecer un sector para contenedores refrigerados y la ejecución de obras complementarias que permitan exportar esta y otras producciones directamente desde Entre Ríos". Como próximo paso se llamará a licitación para la presentación de proyectos de operadores logísticos y portuarios.

Apuesta privada

Durante 2009 se exportaron por este puerto 92.434,427 toneladas de granos en bolsas de 50 kilos, en su mayoría arroz, duplicando la actividad de 2008 que fue de 43.130,59 toneladas de exportación. Los buques más grandes que atracaron allí durante 2009 tenían capacidad para 30.000 toneladas aproximadamente, con lo cual, teniendo en cuenta que cada camión transporta un máximo de 50 toneladas, la exportación requirió el trabajo de entre 450 y 600 camiones por buque. Se exportó a Irak, África y Venezuela.

En 2010 prácticamente no partieron barcos con este cereal, porque no hubo exportación, explicó el encargado quien agregó que ya comenzaron a llegar barcasas cargando mineral de hierro desde Brasil.

La empresa Suelos Argentinos SA invirtió para poder sacar desde aquí el mineral de hierro. Se le otorgaron siete hectáreas para el mineral de hierro y aunque no hay aún fecha de embarque, se prevé que el primer embarque parta en enero.

Mientras tanto el mineral de hierro que viene desde Corumbá (Brasil) es acopiado a la espera de partir en el primer Panamax.

El encargado del puerto de Ibicuy calificó este 2010 como un año de inversión, para comenzar este 2011 con una importante actividad.

El puerto estaba preparado para sacar madera y arroz, ahora apuntamos a mucho más; ya estamos trabajando con el mineral de hierro y tenemos propuestas para exportar combustible, soja y producción avícola. Sin duda este puerto se perfila para ser uno de los más importantes de la provincia", aseguró.

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.

Ubicado, en el Departamento de Islas, la terminal portuaria cuenta con un predio de 107 hectáreas aguas arriba por el río Paraná Ibicuy en el kilómetro 218, a unos 12 kilómetros del río Paraná Guazú.

PUERTOS: CORONEL ROSALES

Se inauguró la Zona Franca Bahía Blanca – Coronel Rosales y privadas

En un acto que contó con la presencia del gobernador de la provincia de Buenos Aires, Daniel Scioli, se procedió a la inauguración del Área Operativa 1 de la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, en territorio conocido como Isla Cantarelli, en la ciudad de Punta Alta.

Además del mandatario bonaerense, encabezaron el acto que tuvo lugar en las instalaciones recientemente construidas y habilitadas para tal fin, los Jefes comunales de Bahía Blanca y Coronel Rosales, Cristian Breitenstein y Hugo Starc. También, Jorge Otharán, presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, y Juan José Munque, presidente de la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta (CEPA), quienes conducirán, a su vez, la firma Zona Franca Buenos Aires Sur S.A, concesionaria del emprendimiento.

La concesionaria hizo todo el esfuerzo de infraestructura de poner en valor los edificios, los galpones, en tener un predio acondicionado con seguridad, iluminación, todos los servicios requeridos para funcionar. El escenario está preparado para que los empresarios que quieren exportar puedan aprovechar esta herramienta.

Durante el acto, al hacer uso de la palabra, Scioli consideró que la zona "Bahía Blanca-

Coronel Rosales es un polo de atracción" y que tiene la idea de seguir invirtiendo "para hacer más atractiva esta región".

El gobernador afirmó también que la inauguración del Área Operativa 1 de la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales es un paso adelante en la regionalización de la provincia de Buenos Aires.

"La Zona Franca va a permitir ventajas muy importantes como las vemos en otros lugares de nuestro país y del mundo. Por eso les agradezco la confianza que han tenido después de tantos años luchando por esta Zona Franca", dijo Scioli.

Se refirió al fortalecimiento de Puerto Rosales al afirmar que, si buen conoce la ansiedad existente en torno al tema, "pero no hay soluciones milagrosas, de un día para el otro no lo vamos a arreglar", opinó. No obstante, adelantó que se está "en el camino hacia una autonomía que signifique una complementación y potenciar aun más el Puerto de Bahía Blanca, Puerto Rosales, pensando en grande".

Hay que recordar que La Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, específicamente el Área Operativa 1, ubicada en el distrito

rosaleño, es un proyecto que fue institucionalizado en 1996, pero por el cual se venía bregando desde mucho tiempo antes. De acuerdo con las previsiones de ley, la ZFBB-CR fue concesionada a la sociedad anónima Zona Franca Buenos Aires Sur, producto de la confluencia de la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta (CEPA) y el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB).

Se trata de la segunda y última Zona Franca ubicada en el ámbito de la Provincia, que demandó una inversión de 5 millones de pesos y será una importante herramienta para la exportación. La inversión estuvo a cargo de la concesionaria.



PUERTOS: RÍO URUGUAY

Acuerdan dragar el Río Uruguay



El Gobierno busca reactivar el sistema portuario de Entre Ríos; el plan contempla además inversiones ferroviarias. El gobierno nacional resolvió avanzar con la reactivación del sistema portuario en

Entre Ríos y realizar las tareas de dragado en el río Uruguay, que permitirán el ingreso de embarcaciones para transportar la producción de las economías regionales de esa provincia.

Según publicó la agencia Télam, el secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi, y el subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján, acordaron la semana última con el gobernador de Entre Ríos, Sergio Urribarri, iniciar "un proceso integral para la recuperación de la conectividad de las vías navegables de la provincia, con la realización de tareas de dragado, recuperación de los puertos, y además con inversiones en el sistema ferroviario".

Schiavi destacó la necesidad de fortalecer un polo multimodal en la provincia, "que deberá estar asociado al puerto de Concepción del Uruguay y que servirá como alternativa para promover la producción de la economía de la

región", se indicó en un comunicado.

Los funcionarios del gobierno nacional acordaron poner a disposición del Estado provincial todos los recursos para realizar las tareas de dragado del puerto de Concepción del Uruguay, con el propósito de dotarlo de la capacidad de navegación necesaria y alcanzar los 21 pies de profundidad.

De esta manera se proyecta transformar esa ciudad en un centro multimodal donde confluyan tanto el transporte ferroviario de granos, el automotor y el fluvial, favoreciendo a los productores agropecuarios de la provincia.

Schiavi destacó la política ferroviaria que está llevando adelante el gobernador Urribarri y destacó el apoyo del Gobierno en lo que calificó como "una política de Estado" y una "de las formas más eficientes de favorecer el desarrollo nacional".

Diamante rearma su estrategia para crecer

Cumplir con las normas de seguridad correspondientes, poner a punto la infraestructura y la capacidad de carga. Todo para "colocar al puerto en el mundo". El que habla es Juan Carlos Favotti, presidente del Ente Autárquico del puerto de Diamante, en Entre Ríos, quien hace algunas semanas festejó el comienzo de los trabajos de dragado en la terminal, la última de ultramar del Paraná y próxima a dos capitales - Paraná y Santa Fe-

Los diamantinos sueñan con concretar el ansiado enlace ferroviario con Coronda, en la vecina orilla santafecina porque, argumentan, eso les daría un gran handicap para terminar de posicionarse como la puerta de salida para las cargas que llegan desde el noroeste del país: "Seríamos el primer puerto de ultramar para Tucumán, Salta, Jujuy y Córdoba", se entusiasma Favotti.

"Hay antecedentes del interés de ambas ciudades para concretar el proyecto, incluso anteriores a la construcción del túnel subfluvial (que une Paraná y Santa Fe). Es sabido que tiene mucho mejor condición la unión entre

Diamante y Coronda que Victoria-Rosario (entre las que se construyó un puente), donde son 60 km agresivos en los que se hicieron terraplenes. Nosotros, por el contrario, tenemos una pendiente muy alta desde la costa de Diamante hasta las primeras islas en donde es casi el ancho del canal, y después hay una serie de albardones hasta llegar a Coronda. En la época de la presidencia de Menem se planteó el tema y había fondos para esto y sanciones de normas de las legislaturas de Entre Ríos y Santa Fe declarando el proyecto de interés", agregó.

Diamante es un puerto netamente cerealero. Hace casi una década salieron por la terminal 1.200.000 toneladas, pero eso fue antes de la construcción del puente Rosario-Victoria y de que la falta de dragado complicara la operativa, aclaró Favotti.

El año pasado la provincia de Entre Ríos, por medio de la Secretaría de Transporte hizo un convenio que empezó a gestionarse en septiembre de 2009 con la Secretaría de Vías Navegables de la Nación que desembolsó tres millones de pesos que sirvieron para poner a

punto la Draga 402.

"Apenas llegó a Diamante, se hizo un dragado de urgencia que permitió, gracias a la altura del río que estaba en alrededor de 4 metros, el acceso de 11 buques y una gran cantidad de barcazas, cosa que hizo que hasta el mes pasado se duplicara el movimiento del puerto respecto del mismo período del año pasado. Hasta octubre han salido alrededor de 360.000 toneladas en 11 buques y 30 barcazas", estimó Favotti.

El puerto tiene dos terminales: una, privada, que la de Cargill SA. La otra, un muelle provincial que es en el que el presidente del Ente Autárquico pone especial énfasis. "Es muy importante retomar la actividad de nuestro muelle provincial. Recientemente se hizo una carga de arroz a granel, una práctica alternativa a la que hemos estado desarrollando con maíz, soja y trigo", dijo antes de contar que entre los planes oficiales figura dotar de tecnología a los galpones del puerto.

**** (Entrevista realizada y publicada por Florencia Carbone para LA NACION,**

PUERTOS: CHACO

Se impulsa un plan portuario que regirá los próximos 20 años

El gobierno provincial pretende que la zona portuaria de Barranqueras sea referencia en la región y un punto indispensable para la producción tanto del NEA como del NOA y su vinculación con los países del Mercosur.

En este sentido, el interventor del puerto, Roberto Benítez, que "estamos terminando un plan maestro que fue idea del gobernador con una línea de trabajo para los próximos 20 años, planteando un modelo de administración portuaria y en el que estarán contemplados el tipo de puerto que necesitamos para las nuevas demandas". Aseguró que ese plan maestro pretenden presentarlo este mes de febrero y el principal objetivo es tener un ente portuario que trabaje los 14 kilómetros de ribera donde están instalados el puerto, la junta de granos y varias empresas.

Asimismo al ser consultado respecto de si alguna vez se dará un corte definitivo a la intervención, expresó que "ya están prácticamente terminadas las cuestiones administrativas y supongo que al crear un ente portuario que será autárquico se deberá ter-

minar la intervención". Benítez manifestó que el nuevo ente será manejado por el Estado, por lo que en principio será estrictamente público, en tanto con el tiempo no se descarta mutar y tener también participación del sector privado.

Consultado por la idea del gobernador respecto de adquirir trenes, vagones y barcazas para bajar los costos de traslado del sector productivo y evitar intermediarios, Benítez dijo que "el puerto va a ser parte de la unidad logística que integrara la junta de granos y las diferentes bocas de carga. Estamos trabajando en esos objetivos para ir incorporando los transportes de manera progresiva, pero la idea primero es fortalecer el tren y luego avanzar en el tema de barcazas".

A fines del año pasado inversores paraguayos visitaron la provincia atraídos por el plan de incentivo para la instalación de industrias.

Durante el encuentro resaltaron la necesidad de optimizar las relaciones fluviales a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, además se celebró la posibilidad de la exportación de productos paraguayos, con destino asiático, por vía del puerto de Barranqueras, el Ferrocarril Belgrano Cargas, y los puertos de Chile en el Pacífico.

Al hacer un balance de 2010, el funcionario expresó que "todavía no tenemos los datos definitivos, pero en términos de recaudación estamos en condiciones de asegurar que fue mucho mejor que en 2009. Nos encontramos trabajando con gran empuje, recibimos 100 camiones por día con diferentes tipos de carga. Se acopia carbón para enviar a Brasil, hay pedidos de cotización para cargas que vengan por tren y luego transportarlas a Paraguay, así que hay mucha expectativa".

Fuente: diario Norte de Resistencia (Chaco),

Los puertos patagónicos trabajan para unirse en un bloque regional

En este mes de febrero definirán un estatuto y sus autoridades. Participan la gran mayoría de las estaciones marítimas del litoral de la Patagonia. Apuntan a unificar criterios y estrategias



El plan de los representantes de las autoridades portuarias de casi la totalidad de las estaciones marítimas del litoral de la Patagonia es crear un bloque regional de puertos con la participación de las provincias de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Según informó Revista Puerto, en una reunión realizada en Río Gallegos el objetivo principal de los participantes fue unificar criterios y plantear en forma conjunta alternativas que protejan a los puertos del sur argentino. Las dificultades que enfrentan son similares. Las autoridades apuestan más a una complementación de sus administraciones que a la competencia.

Un punto que se analizó fue la problemática particular que presenta cada puerto. Hubo coincidencias en que haya buques de bandera para cabotaje nacional. El planteo es que esa ausencia hace que gran parte de las cargas de transportes por camiones, al no haber una regularidad de una línea naviera que garantice la llegada y zarpada de cargas todo el movimiento se realiza por rutas terrestres.

Por la Administración Portuaria de Puerto Madryn estuvo el jefe del Muelle Piedra Buena, David De Bunder, quien señaló que "hace unos 10 años atrás hubo un intento por formar este foro de puertos patagóni-

cos, pero por razones de distancia, logística y problemas particulares de cada puerto nunca se logró reunir a todos como ocurrió esta vez".

En una reunión del Consejo Portuario Argentino (CPA) el titular de la APPM, Julio Aristarain, y el director Provincial de Puertos de Chubut, Juan Granada, estuvieron dialogando con representantes de otras provincias para reflotar aquella vieja iniciativa. "Se convino fijar una fecha y lugar. También viajaron luego a San Antonio para invitar a autoridades de ese puerto, y así fue que se convino el encuentro de Río Gallegos", precisó De Bunder.

Además, explicó algunos de los objetivos a tratar. La primera medida será establecer un estatuto. Hoy se lo trabaja en un borrador entre los distintos integrantes de las provincias y recién el 24 de febrero, en Comodoro Rivadavia, se haría una presentación, siempre y cuando se llegue a con un consenso. Luego se va a decidir la nominación de autoridades. Al ser cuatro provincias las que intervienen habrá un presidente y tres secretarías, de modo que estén todos integrando la conducción.

Los miembros del Bloque de Puertos Patagónicos son por Patagonia norte el puerto de San Antonio, la Administración Portuaria de Madryn, su par de Comodoro Rivadavia, la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz, el puerto de Ushuaia, el puerto de Yacimientos Carboníferos de Río Turbio de Punta Loyola, y la Dirección de Puertos de la Provincia del Chubut, que representa también a Rawson y Camarones.

Libre y ágil

Durante la próxima reunión también se abordará el tema de la 'libre operatoria portuaria'. Se trata de un proyecto relacionado con una reglamentación para agilizar la actividad de los puertos que involucra la operatoria de la estiba, agencias marítimas, despachantes de Aduana, Prefectura, entre otros actores. La cuestión ya es parte de la agenda del Consejo Portuario Argentino, aunque ahora -indicó el jefe del Muelle, Comandante Luis Piedra Buena- la intención es darle forma a nivel regional.

A su vez, mencionó que el otro ítem será el pedido de restitución de los reembolsos por puertos patagónicos. "Sabemos que mínimo hay cuatro proyectos en el Congreso nacional y hemos conseguido copias para ir estudiándolos y tener una idea acabada si hay uno mejor elaborado o se puede armar uno definitivo en base a lo que ha hay presentados. Tenemos dos meses para trabajar sobre eso, llegar a fin de febrero con consenso para luego como Bloque de Puertos Patagónicos, transmitirles esa postura a los legisladores, anticipó.

Tal como se informó, "desde el Bloque se seguirá pidiendo para que haya líneas de cabotaje que toquen todos los puertos y tengan una regularidad asegurada lo que le dará confianza a quienes hoy mueven sus cargas por camiones". De Bunder dijo que entre los beneficios del uso de buques para el transporte de cargas está el de la seguridad de las rutas, que ahora están sobrecargadas de camiones al carecer el país de cabotaje marítimo.

Capitales franceses proponen proyecto para reflotar el puerto de Caleta La Misión

Se firmó una carta compromiso con la provincia de Tierra del Fuego y la anterior constructora que posibilita la finalización de las obras.

Están muy avanzadas las negociaciones para reflotar el puerto de Caleta La Misión, situado siete kilómetros al norte de la ciudad de Río Grande. Una carta compromiso, rubricada entre las partes interesadas, posibilitaría salir de un conflicto que lleva más de una década y que está paralizando un enclave estratégico para el desarrollo logístico de la Patagonia.

La empresa Servicios Navieros Piedrabuena financiada por los capitales del Institut Français D'Études Financières Indépendant, de Paris (IFEFI) cancelarían la deuda que la provincia mantiene con la empresa constructora, la UTE Andrade Gutiérrez-Hormas, y concluiría la obra portuaria. Esto requerirá una inversión estimada en u\$s 180 millones. A cambio, obtendría la concesión del puerto por un período de 40 años. La provincia participaría de las utilidades durante ese período.

Luego de la concesión, el puerto quedaría para la provincia pero, como elemento innovador, se incluiría la posibilidad de que, cada

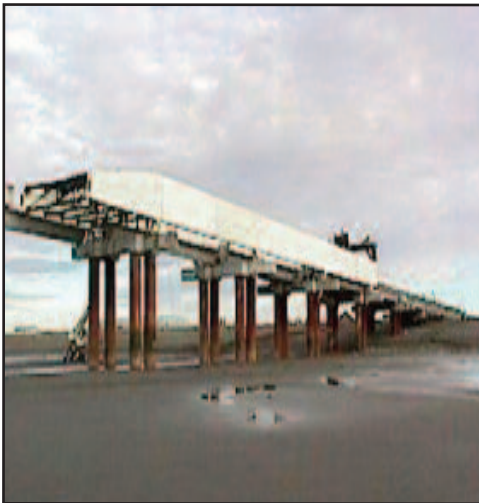
cinco años, el estado provincial haga uso del derecho a ofertar la compra del puerto.

Además, se pide que

en la sociedad que explote el puerto el estado tenga una participación accionaria. De esta manera, en el directorio que maneje la terminal, al menos dos de los integrantes serían funcionarios provinciales, con voz y voto.

La gobernadora fueguina, Fabiana Ríos, firmó la carta compromiso y sigue de cerca las negociaciones que requieren de ingeniería legal, comercial y financiera para que las partes se pongan de acuerdo.

Diseñamos un ambicioso proyecto para el puerto de Caleta La Misión. Apuntamos a un muelle de 600 metros de largo con un calado de 18 metros que permita operar tanto a buques petroleros como a porta contenedores. Estos trabajos generarán al menos 200 empleos directos y un importante desarrollo económico para la región, dijo Jean François Patinet, director de Servicios Navieros Piedrabuena SA.



Al contenedor

El mercado del contenedor genera importantes expectativas para este emprendimiento.

Hay una gran cantidad de empresas radicadas en la zona por los interesantes beneficios impositivos y aduaneros que ofrece Tierra del Fuego. Estas firmas precisan insumos de todo tipo para sus producciones, señaló Patinet.

Desde hace 10 años, tramita en la Justicia una demanda por improductividad llevada a cabo por la UTE, Andrade Gutiérrez-Hormas contra la provincia. La UTE se ampara en la falta de pago y paralización de obra a fines de 1998 del estratégico proyecto que diera comienzo en 1995 durante el gobierno de José Estabillo.

Hasta los propios abogados del Gobierno saben que si hoy se dictara sentencia, la provincia sería condenada a abonar \$ 100 millones más las costas del proceso.

Varios funcionarios provinciales califican a este litigio como una espada de Damocles que tenemos colgada de un hilo sobre la cabeza, puesto que la cifra va creciendo y el puerto no se hace.

Han pasado muchos gobiernos y nunca pudo destrabarse el conflicto. La provincia tiene ahora una oportunidad histórica para dar vuelta la página de un libro que pintaba con final trágico. Todo parece indicar que la gobernadora, Fabiana Ríos, con visión de estadista, logrará que capitales privados cancelen la deuda, y concreten un proyecto portuario clave para el desarrollo fueguino

En tres años el Puerto de Mar del Plata

Con fondos aportados por los gobiernos nacional y provincial y otros genuinos del Consorcio Portuario Regional Mar del Plata se avanzó en el dragado del canal de acceso, retiro de buques hundidos, recuperación de la Escollera Norte y obras de pavimentación, iluminación y servicios en la jurisdicción.

El puerto de Mar del Plata cerró el año con una ratificación de su fuerte protagonismo en la industria pesquera nacional y en plena etapa de transformación y crecimiento de su infraestructura a partir de un plan de obras que, respaldado por los gobiernos nacional, provincial y municipal, permitirá alcanzar objetivos prioritarios como ampliar sus espacios de amarre e incrementar la operatoria en esta terminal de buques porta contenedores y cruceros de mayor tamaño.

Un informe elaborado por el Consorcio Regional Portuario Mar del Plata da cuenta que durante la gestión de su actual titular, Eduardo Tomás Pezzati, se realizaron o están en pleno desarrollo obras por un monto que supera los 43 millones de pesos, de los cuales casi 10 millones corresponden a fondos genuinos aportados por este organismo.

Las inversiones alcanzaron por igual a espacios necesarios para la operatividad de los buques como a sectores en tierra que hacen a las actividades comercial, industrial y turística, que también tienen su fuerte incidencia en este puerto. “Desde que asumimos este desafío volcamos todos nuestros esfuerzos a darle un gran impulso a este puerto, hicimos de las obras una impronta de nuestra gestión y en ése camino hemos contado con el constante apoyo de la Presidenta de la Nación, del gobernador Daniel Scioli y el permanente acompañamiento del intendente Gustavo Pulti”, explicó Pezzati que la última semana cumplió tres años al frente del CPRMDP.

La enumeración de objetivos cumplidos incluye:

- a) el plan de dragado en marcha,
- b) la cesión de la Escollera Norte por parte del Estado nacional para que albergue la futura terminal de cruceros;
- c) la puesta en valor de ése espacio para la Regata del Bicentenario 2010;
- d) la construcción de la nueva sede del CPRMDP,
- e) el avance hasta instancias finales del plan de remoción de 27 buques hundidos,
- f) unificación de las terminales 2 y 3, ensanche de la Avenida Martínez de Hoz y un profundo programa de recuperación y mejoras en la jurisdicción portuaria que incluyó la extensión de la red de gas, pavimentación, iluminación, señalización y ensanche de accesos.

Cuando asumió el cargo, durante un acto desarrollado en la banquina de pescadores, el titular del CPRMDP anticipó que el paso prioritario era lograr el dragado del puerto, una obra postergada

y por entonces urgente ya que un banco de arena limitaba la navegabilidad en el canal de acceso secundario, que es el que actualmente utilizan las embarcaciones que operan en esta terminal. El gobierno nacional, a través del Ministerio de Infraestructura y su Secretaría de Transportes, se hizo cargo del proyecto y envió a Mar del Plata la draga Mendoza 259 – C, que opera en esa ciudad desde mediados de 2009. La obra está en marcha, las batimetrías confirman los avances y desde la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables ya se trabaja en la continuidad hasta 2012. La remoción y pase a desguace de buques hundidos también tiene una meta casi alcanzada y un desafío inmediato por venir. Ya se retiraron 25 de los 27 cascos incluidos en el plan inicial, que cuenta con



financiamiento compartido entre el Estado nacional, la Provincia y el CPRMDP. Pero ya tiene fondos comprometidos, también por la Nación, el plan para extraer otras tres embarcaciones de mayor tamaño –Tehuelche, Mapuche y Kronomether – que por su tamaño requieren de otros medios y equipos técnicos distintos a los utilizados por Prefectura Naval Argentina en el plan en marcha.

El puerto, también en estos últimos años, ha consolidado su plan de seguridad que responde al Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) que rige a nivel internacional. La obra de unificación de las terminales 2 y 3 y la incorporación de sistemas de control, vigilancia y monitoreo dio respuestas a aquellas exigencias que alcanzan por igual a los principales puertos del mundo.

Desde el CPRMDP también se buscó, durante esta etapa reciente, recuperar buena parte de la infraestructura portuaria que presentaba deterioros y requerían su puesta en valor. Para ello, y a

partir de fondos propios surgidos de la recaudación del organismo, se instrumentó un programa de obras que llevó a plasmar una renovación integral en toda la jurisdicción, tanto en calles como en espigones.

En ése plan fue fundamental el acuerdo de cooperación con el municipio que, a través de la mano de obra y maquinarias del Ente Municipal de Vialidad, permitió que el puerto hoy luzca con calles pavimentadas, iluminadas y señalizadas a nuevo, ensanche de acceso por Av. Prefectura Naval Argentina, mejoras fundamentales y vitales para estos espacios afectados por actividades operativas, industriales y comerciales.

Antes, con aportes de la Provincia en un caso, de la Nación en otro, también se habían logrado cambios profundos en la Avenida Martínez de Hoz y en toda la extensión de la Escollera Norte. La lista incluye tendidos de agua potable y suministro eléctrico a espigones, mantenimiento y mejoras en la red cloacal de sectores industriales, construcción de rampas para discapacitados y continuidad de las obras de pavimentación e iluminación.

PROYECTOS PARA NUEVOS MUELLES

La principal demanda del Puerto de Mar del Plata es mayor disponibilidad de amarres para los buques que operan desde aquí. La actual ubicación de embarcaciones en cuarta y hasta en quinta andana, según los espigones, confirma la necesidad de respuestas que aporten a una solución de fondo.

Para ello, desde el Consorcio Portuario Regional Mar del Plata (CPRMDP), ya se elaboraron proyectos que apuntan a generar más espacios, en un caso con la ampliación de la actual Terminal 3 y la construcción de otros dos muelles, denominados 8 y 9, que se instalarían sobre la Escollera Sur.

Estas propuestas ya cuentan con un estudio de factibilidad y financiamiento, a cargo de la Unidad de Pre-inversión que depende del Ministerio de Economía y Finanzas de la Nación.

Para el Espigón Nº 3 se prevé una extensión de 185 mts que se sumaría a la existente y un ancho de cabecera de 155 mts. Generaría un importante espacio para amarre de buques de gran tamaño. Se complementaría con el desarrollo de los espigones 8 y 9, proyectados en ubicación perpendicular a la Escollera Sur y ocupando uno de los espacios que durante los últimos años había estado ocupado por buques hundidos, los cuales ya fueron retirados en mayoría. El primero alcanzaría 230 metros y el restante 170, ambos con un frente de 22 metros y que representarían en conjunto unos 800 metros disponibles para amarres. La terminal de cruceros también es una realidad cercana a partir del compromiso y apoyo del Gobernador Daniel Scioli, que aseguró

ta tuvo obras por más de 43 millones

financiamiento para la obra. Los anteproyectos ya están listos generar una capacidad de servicio acorde a las exigencias del turismo internacional. La posibilidad de arribo de este tipo de grandes buques, al igual que otros de transporte de cargas de mayor tamaño, llevó al CPRMDP a avanzar hacia la digitalización del puerto. Será el primero del interior del país que contará con esta

plataforma en 3 D que permitirá, a través de simuladores, determinar condiciones operativas para las embarcaciones de mayor envergadura que llegarán a esta terminal.

Durante el año que se inicia también se esperan novedades sobre un proyecto de gran importancia para toda la jurisdicción portuaria y su tránsito vehicular como es la posible construcción de

dos avenidas de circunvalación sobre la Avenida Martínez de Hoz, una en la intersección con avenida Juan B. Justo y otra en el cruce con calle Vértiz, que son los puntos principales para la salida de la producción portuaria hacia el casco urbano de la ciudad.



A fines del 2010 un grupo de intendentes y funcionarios rusos realizaron una visita al puerto de Mar del Plata, con el objetivo de analizar la posibilidad de implementar acciones y programas bilaterales. Los funcionarios rusos fueron invitados a recorrer el puerto marplatense por autoridades de la subsecretaría de Gestión Municipal, a cargo de Silvina Ratti, dependiente del Ministerio del Interior de la Nación y el empresario Patricio Sus.

Funcionarios rusos visitaron el puerto

En diálogo con Télam, luego de un almuerzo que mantuvieron en el muelle del Club de Pescadores, Pavel Isaev, intendente del municipio Tominkoye, de la región Sosnovsky, dijo que "el objetivo es conocer el sistema de trabajo y producción que se lleva adelante en este país de América del Sur para transmitir la experiencia al Consejo Nacional de la Federación Rusa del cual formamos parte".

"Justamente estuvimos observando la marcha de la implementación del programa Pescado Para Todos que lleva adelante la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en distintas partes de Argentina del que destacamos su importancia y eficiencia", resaltó.

En este sentido, Isaev aseguró que "estuvimos

observando cómo se distribuye el pescado a precios populares a la gente en distintas ciudades argentinas y es nuestra intención poder implementar un programa similar en nuestro país".

"Las políticas implementadas por la presidenta Kirchner hicieron que desde Rusia se siga con atención el desarrollo y crecimiento económico operado desde 2003 a la fecha en Argentina y es este el motivo que nos trajo a este país con el fin de conocer de cerca este programa", destacó el jefe comunal.

La comitiva rusa, compuesta por seis intendentes y vicejefes comunales, visitó la Terminal 1, 2 y 3 del Puerto local, y los frigoríficos Mare, Solimeno, Tres Marías y Comercial Industrial, entre otras industrias pesqueras.



Una plataforma 3-D representará en detalle las características de la terminal local. Un simulador de navegación permitirá reproducir con pleno realismo y en distintas condiciones hidrometeorológicas el ingreso, amarre y egreso de embarcaciones.

A partir de una importante decisión del Consorcio Portuario Regional de Mar del Plata (CPRMDP), el puerto local será el primero y único digitalizado del interior del país. La digitalización permite que tanto imágenes como sonidos puedan ser procesados en una computadora que, a partir de un moderno software, presentará la terminal marítima de Mar del Plata en una plataforma 3-D, con una visión de 180°, en la que a modo de video game se reproducirán con exactitud distintos escenarios hidrometeorológicos, tanto diurnos como nocturnos, para maniobras de grandes embarcaciones.

"Por su alta y veraz definición, el sistema permitirá la simulación de maniobras de ingreso y egreso de buques a esta estación portuaria, así como

Mar del Plata: primer puerto digitalizado del interior del país

de navegación y maniobras en su interior, a fin de determinar sin riesgos las mejores condiciones a la hora de concretarse la operatoria real", explicó el titular del CPRMDP, Eduardo Tomás Pezzati.

La plataforma de control del simulador copia las características del puente de mando del buque elegido y a través de pantallas se toma vista de las imágenes que reproducen con exactitud la geografía del puerto marplatense. Las condiciones ambientales (vientos, corrientes, estado del mar, visibilidad, mareas y profundidad) pueden ser modificadas durante las pruebas sin tener que detener el ejercicio, lo que permite afrontar distintas variantes de navegación.

La práctica conforme el convenio suscripto con la Prefectura Naval Argentina se lleva a cabo en una estación marina montada en la sede capitalina de esta fuerza de seguridad, puesta en funcionamiento desde hace dos años con la digitalización del Puerto de Buenos Aires. Desde esta estación también se pueden controlar todas las maniobras del buque propio con el correspondiente apoyo de hasta ocho remolcadores, dos anclas, diez cabos de amarre, defensas y dolphins, además de simular las operaciones de fondeo y amarre..

El programa informático aplicado para llevar ade-

lante estas prácticas logra una reproducción exacta tanto de los buques como del área en el que se desplazarán, con los correspondientes ajustes que incluyen variedad de mareas, condiciones climáticas, vientos, tráfico marítimo y asistencia de remolcadores entre otras opciones.

La empresa proveedora del servicio informático montará una base de datos en la que registrará, hasta en los más mínimos detalles, todas las condiciones del puerto marplatense con su disposición de muelles, señales de seguridad para la navegación, detalle de profundidades tomado de los resultados de las batimetrías realizadas en el canal de acceso y espejo de agua interior de la terminal y, además, el escenarío de edificaciones que se encuentran en la jurisdicción portuaria.

Con esa información cargada en el sistema, el simulador permitirá reproducir con pleno realismo el ingreso, amarre y egreso de embarcaciones, las cuales también serán presentadas en formato digital y respetando las medidas originales de casco y capacidad de desplazamiento.

Durante la práctica, que quedará registrada en formato digital, también se pueden insertar otros buques que operen en la misma terminal, manejar las comunicaciones y modificar el escenario para trabajar sobre nuevas hipótesis.

En junio estaría montada la grúa en el puerto

Se aguarda que a mediados de este año quede montada la grúa en el Puerto Nuevo, grúa que fuera licitada por la Provincia a través de Vialidad Provincial.

Esto se enmarca en las inversiones realizadas por la provincia en materia de infraestructura portuaria para adaptar las instalaciones del nuevo puerto de esta ciudad ubicado en el sector sur, en la zona de la Isla de Oro.

El operador en comercio exterior Pedro Juan Guglielmino, con más de 30 años de actividad continua en el rubro, estima que el equipamiento estará montado hacia mediados de año y convertirá en plenamente operable al puerto de Formosa.

Hay que destacar que la grúa es lo último que

Mientras tanto, en Colonia San Antonio, a unas cincuenta cuadras del centro, se iniciaron los trabajos de la playa de transferencia para permitir la recepción de las cargas que lleguen por ferrocarril y vía terrestre del NOA y las que vayan hacia allá con salida al Pacífico porque con la pavimentación total de la ruta 81 y la reactivación del ferrocarril Belgrano en marcha, el corredor bioceánico está operable y hay que aprovecharlo.

“Somos el primer puerto de la hidrovía de ingreso al país y estamos en condiciones de atender toda la zona del NOA y ser el corazón

dólares en materia de flete, casi la mitad del costo, por lo que se está ante un porcentaje muy importante.

Revela el operador que de acuerdo a la mercadería que se mande en un contenedor es allí donde repercute mucho más el valor ya que si se trata de 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.

“De lo que se trata es de crear las condiciones



hace falta para contar con instalaciones en condiciones de poder operar con barcazas y cubrir el sector de la Hidrovía Paraguay-Paraná que corresponde hacia los puertos marítimos de salida como son los de Montevideo o Buenos Aires, Zárate, Campana y Rosario.

Guglielmino reveló que de conversaciones mantenidas con autoridades locales supo que para junio dicho equipo estará montado por la adjudicataria Liebherr para permitir el funcionamiento del muelle y del resto de las instalaciones portuarias.

del eje bioceánico para desarrollar la producción regional que necesita el menor costo posible para llegar a los puertos oceánicos”, dijo Guglielmino.

Explica que el transporte fluvial y marítimo siempre fue el más barato del mundo, y señala como ejemplo que un camión cobra 2.200 dólares para llevar un contenedor al puerto de Buenos Aires mientras que su traslado por la Hidrovía, cargado en el puerto formoseño, vale 700 dólares.

Entre tanto, un contenedor de carbón con un valor de 5.000 dólares implica erogar 2.200

para que se pueda llegar en el menor tiempo posible y al menor costo”, sintetiza.

En el caso de la Hidrovía, se procura que se den las condiciones para la navegación diurna y nocturna de los trenes de barcazas empujados por los remolcadores de arrastre para transportar grandes volúmenes de carga en largas distancias y al menor costo posible.

Fuentes: “La Mañana” y “El Comercial” de Formosa

El Puerto de San Nicolás cerró un 2010 que es récord histórico

El balance de actividad 2010 marcó el nuevo récord para la terminal, incluso duplicando los movimientos de mercaderías producidos durante 2007, históricamente el año más activo.

La Administración del Puerto San Nicolás que encabeza Luis Herrera, dio a publicidad su balance de actividad 2010, un año que marcó el nuevo récord para la terminal, incluso duplicando los movimientos de mercaderías producidos durante 2007, históricamente el año más activo.

Herrera, en diálogo con los periodistas del diario Norte de esa localidad sostuvo que “terminamos el año con movimientos de mercaderías por 6.200.000 toneladas”. La abultada cifra viene a duplicar el récord histórico que la terminal portuaria local había alcanzado en 2007 con 3.200.000 toneladas, e incluso casi triplica los movimientos registrados en el 2009 cuando el mismo indicador había trepado hasta las 2.700.000 toneladas. “Nosotros habíamos visto que la recuperación de la Argentina en la salida de la crisis estaba mostrando, ya hacia el segundo semestre de 2009, algunos indicadores crecientes que se fueron sosteniendo”, recordó Herrera, quien hacia el cierre del tercer trimestre ya había advertido sobre el récord que se podía registrar en el 2010.

Pero hasta las expectativas más optimistas fueron sobrepasadas. Ya en el inicio del

cuarto trimestre el Puerto de San Nicolás alcanzó lo que había sido previsto para todo el año. 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 y fertilizantes (casi el 70 por ciento), combustibles y cereales.

“Ante la imposibilidad de tener una logística mejor aceptada y más capacidad de muelle, no llegamos a cifras aún mayores”, explicó Herrera, marcando dos cuestiones: por un lado, el buen momento económico para el movimiento de mercaderías, y por el otro, el desafío que asumirá el Puerto este año.

“Estamos detectando que hay pedidos para ingresar buques de mayor porte, buques de 50 mil toneladas de bodega y de 250 metros de eslora. Eso nos exigirá, y de hecho ya está contemplado en las previsiones de presupuesto del año que viene, la ampliación del canal en 50 metros, la profundización del dragado a 10,6 metros y la ampliación de la olla

de volteo”, explicó Herrera, quien agregó, además, que sobre fines de enero estarán publicados los pliegos para las licitaciones del nuevo muelle y de la potenciación de grúas. Los sobres con las ofertas estarían abriéndose hacia marzo o abril.

En 2010 se invirtieron 13 millones de pesos en “obras menores”, según Herrera, mientras que para este 2011 se espera la consolidación de obras de mayor importancia por 25 millones de dólares.

Ya en octubre un informe de gestión del Puerto de San Nicolás incluía cuadros y gráficos de datos históricos que marcaban el despegue fenomenal que ha logrado la comunidad portuaria de San Nicolás durante el presente ejercicio. La Administración del Puerto, atribuía el éxito a “un esfuerzo que en forma coordinada vienen haciendo los trabajadores de la Administración portuaria y de las distintas actividades privadas que interactúan, conjuntamente con una fuerte decisión empresarial de invertir y comerciar en nuestro puerto, como así también el compromiso de los proveedores de servicios e insumos de nuestra delegación”.

El Puerto informó sobre condiciones ambientales

A través de un comunicado de prensa firmado por su Administrador Luis Herrera, el Puerto de San Nicolás dio a difusión un informe sobre condiciones ambientales en la zona portuaria.

“En consideración de la información técnica y científica disponible en nuestra Delegación, originada en la implementación de acciones tecnológicas contenidas en la Resolución S.P.A. N° 879/07, habiéndose analizado determinados parámetros, podemos decir que la calidad de aire en el entorno de nuestra Jurisdicción Portuaria presenta parámetros normales, no observándose alteraciones en los últimos meses”, plantea el comunicado.

Y agrega: “Teniendo presente que la generación de material particulado (PM 10) es el principal elemento contribuyente al impacto ambiental generado desde nuestra actividad, podemos informar que los valores de ICA para este parámetro han arrojado permanentemente valores por debajo de 50, por lo que el nivel de preocupación para la salud debe considerarse dentro del rango 0-50, que clasifica a las condiciones del lugar como buenas”.

El comunicado firmado por Herrera además plantea que “independientemente de esta situación, nuestra gestión ha encarado sustanciales mejoras que han contribuido a la sustentabilidad del trabajo portuario, y todo ello dentro de las extremas condiciones que han sido generadas por el permanente crecimiento de mercaderías movilizadas durante el transcurso del año”.

La referencia del Administrador del Puerto tiene que ver con la pavimentación de calles internas y accesos para el tránsito de vehículos y equipos en zona portuaria; la instalación de una nueva barrera forestal sobre Av. Subiza y entorno de empresas portuarias; la implementación de programas de mejoras continuas en las operaciones de estiba y almacenaje de mercaderías; la implementación del Plan Nacional de Contingencia para la prevención y actuación ante posibles derrames de combustibles, sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas en aguas del Río Paraná; entre otras obras.-

Creció la operatoria en los puertos bonaerenses

Con el esfuerzo conjunto de estado y privados. Por las terminales de la provincia circuló un 34,6% más de carga que en 2009. Son muy buenas las perspectivas para 2011.



El balance que deja este año de gestión es positivo. Estamos contentos por un período intenso de muchos proyectos concretados. El 2010 ha sido un año importante porque hemos superado ampliamente los guarismos de 2009, en relación al movimiento de cargas y recaudación.

Hemos superado los pronósticos económicos que teníamos. Hoy la economía en general crece en el orden del 9% anual.

Un caso concreto, por mencionar un ejemplo, el caso del puerto de San Nicolás que está superando el récord de carga y recaudación, lo cual es una buena noticia para el sistema portuario de la provincia de Buenos Aires, y para nosotros especialmente, porque eso significa que los puertos están trabajando bien, que mejoran la capacidad de negociación y que mejoran su oferta.

Esto se traduce en que la cantidad de mercadería que transita por nuestros muelles es mayor, lo que significa más operatoria portuaria y que las condiciones de los trabajadores se han visto mejoradas en función de que ahora hay más trabajo.

Para la gestión de 2011, la expectativa en función de lo que nos informan nuestros

economistas es que la economía crece, que estamos trabajando bien y que el año que viene vamos a tener una economía de mayor volumen que este año, con la cual la oferta de negocios va a ser superior a la de este año.

Lo mismo ocurre con la cosecha, ya que se espera nuevamente una recolección récord en algunos rubros como lo es la soja. Se puede concluir que vamos a tener mucho volumen pasando por los puertos. ¿Nosotros que estamos haciendo en la provincia? Estamos poniendo en condiciones las instalaciones portuarias para recibir toda esta carga de manera normal, sin generar congestiones ni problemas derivados de la cantidad de movimiento que estamos previendo.

Cifras

Las estadísticas correspondientes al período enero-septiembre, elaboradas por nuestro departamento Control de Gestión a partir de los datos informados por las Delegaciones y Consorcios de Gestión, hablan de un 2010 de mucho trabajo y un 2011 mejor.

En el período mencionado se manipularon a través del Sistema Portuario Bonaerense 44.291.864 toneladas de mercaderías, registrándose una suba del 34,06%, respecto a los volúmenes operados durante el mismo período del año anterior. Además, el movimiento de navegación fue de 6.084 embarcaciones (buques, barcas, remolcadores, etc.) ingresadas a nuestros puertos, lo que muestra una recuperación del 28,03%. Otro dato significativo es que la recaudación del período ascendió a \$ 174.806.508 operando un alza de 41,8%. Estamos trabajando para mejorar los números de la provincia e incrementar la producción.

Otro claro ejemplo de que la provincia continúa fortaleciendo el desarrollo portuario es la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales (**ver nota puntual en el espacio Puertos de la Argentina de esta misma edición de la revista**) que se prepara para brindar una nueva oferta regional tanto para la provincia como para el resto del país. Mediante un acuerdo entre el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y la Cooperativa Eléctrica de Punta Alta, inauguramos el Área Operativa I de la Zona Franca.

En el proyecto se llevan invertidos \$5 millones destinados a obras de infraestructura y readecuación de la instalación existente, tanto de la zona primaria aduanera como del área franca propiamente dicha. Esta zona franca es una respuesta a las necesidades del sur de la provincia de Buenos Aires.

Nuestra política es unir los puertos de la provincia para que trabajen en red y como nodos de negocios.

Por eso el nuevo núcleo productivo, abarcará los puertos del Estuario de Bahía Blanca, esto es la Base Naval de Puerto Belgrano, Puerto Rosales, Puerto Ingeniero White y Puerto Galván.

Luego de un arduo trabajo en equipo, la Subsecretaría de Actividades Portuarias alcanzó en noviembre otro de sus grandes objetivos: la certificación de las Normas ISO 9000.

Todo esto se enmarca dentro de la política portuaria diseñada por el gobernador Daniel Scioli y promovida por el Ministro de la Producción, Martín Ferré, para impulsar el desarrollo nacional. Recordemos que por nuestros puertos pasa más del 40% de la producción nacional y son el pulso de la economía, la carta de presentación para salir al mundo en búsqueda de inversiones productivas que generen trabajo, con una mayor competitividad a través de la logística y el transporte.

Estos datos son una muestra más de la importancia de nuestros puertos en el crecimiento sostenido del país y en el fortalecimiento del desarrollo laboral y productivo de la provincia de Buenos Aires.



Luis Alberto Abot* - La Plata

(x) Subsecretario de Puertos de la Provincia de Bs.As. Información generada por la Oficina de Prensa de ese sector.



SINDICATO DEL PERSONAL DE DRAGADO Y BALIZAMIENTO

*"Espíritu, constancia y firmeza con
la justicia por delante"*
(Manuel Belgrano)



LOS DUEÑOS DEL PUERTO

Desde mayo del 2009 la DNVN viene realizando un operativo de ensanche y profundización del canal de acceso al puerto de Mar del Plata.

Este operativo se lleva adelante a través de un convenio entre el estado provincial (Buenos Aires) y la Nación (draga 259 C "Mendoza") porque de otro modo el puerto y sus operadores no podría asumirlo debido al costo de la obra. El puerto se encuentra habilitado para el ingreso de naves, prueba de ello fue el evento VELAS 2010 donde grandes veleros se amarraron en los sitios de atraque aun cuando los mismos actores que obstaculizaron la recalada del crucero "AIDA CARA" pusieron en duda dicha maniobra.

Además hasta la fecha operaron los siguientes buques, a saber: Petrolero "Patagonia", Operativo "Unitas", Crucero "Minerva" y diversos containeros.

Sin ánimo de abordar aspectos técnicos de nuestra actividad, el curso del canal de acceso y su permanente embancamiento hace que la tarea de dragado se realice en condiciones de extremo cuidado. Sin embargo el calado y los márgenes de seguridad son aceptables según lo establecido por las autoridades competentes.

No es bueno andar señalando culpables al voleo cuando no se tienen todos los elementos de juicio, nuestros tripulantes trabajan con la mayor responsabilidad y espíritu de colaboración porque como bonaerenses que somos queremos un Mar del Plata pujante.

Aquí cabe una pregunta que deberían formular todos los sectores ¿Los prácticos también comparten este interés o sólo ejercen su oficio determinando quién entra o sale del puerto?

SECCIONAL NECOCHEA



La hora de los trabajadores

En un mundo donde rige la internacionalización de la mano del capitalismo más salvaje; que como alternativa sugiere como contención del movimiento obrero el marxismo a través de grupos de izquierda insignificantes en nuestra sociedad, EL MODELO SINDICAL ARGENTINO QUE NOS RIGE HA GANADO UNA PARTIDA MÁS EN LO QUE RESPECTA A LA ORGANIZACIÓN Y A LA PREPONDERANCIA DEL TRABAJO COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL DE LA DIGNIDAD SOCIAL.

En efecto, tanto a fines de 2009 y a fines de 2010 se confeccionaron actas de reconocimiento y compromiso mutuo que, una de las Organizaciones Sindicales adheridas a la FEMPINRA, el SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES Y SERVICIOS DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (SAONSINRA), ha suscripto con el SINDICATO OBREROS DE LA INDUSTRIA NAVAL (SOIN), en el año 2009; y con la citada Organización Sindical y el SINDICATO DE TRABAJADORES DE TALLERES NAVALES (SITTAN), en el año 2010.

Con dichos acuerdos, ha quedado demostrado que en un mundo globalizado, donde la mayor consigna es la atomización y la disgregación tanto social como del movimiento obrero; SE HA IMPUESTO LA UNIDAD MONOLÍTICA Y LA SOLIDARIDAD. Son graves las cuestiones que se han suscitado por más de treinta años en la hidrovía, tanto en lo que hace a la navegación como en la industria naval, que constituye la piedra basal de la Marina Mercante Nacional, en virtud de que la construcción de buques, barcasas y artefactos navales es el eslabón donde se inicia la conformación de nuestra flota; pero con acuerdos como los que acabo de mencionar HEMOS DEMOSTRADO QUE LOS TRABAJADORES MARCHAMOS A LA VANGUARDIA DE LA ORGANIZACIÓN Y LA PROYECCIÓN A FUTURO DE LA CREACIÓN DE NUEVAS FUENTES DE TRABAJO.

Cabe destacar la plena vigencia del modelo sindical argentino que, con sus virtudes y defectos, HA DEMOSTRADO SOBRADAMENTE QUE ES EL MEJOR DEL MUNDO Y QUE ES EL ÚNICO QUE PUEDE GARANTIZAR A NUESTROS TRABAJADORES NO SOLO SALARIOS DIGNOS Y CONDICIONES EQUITATIVAS DE LABOR; sino también, EL MEDIO ÚNICO E INALIENABLE PARA PROTEGER EL TRABAJO Y PROPENDER A LA CREACIÓN DEL MISMO. Sobre la base de lo expuesto, tenemos unidad en la acción en el marco de la autonomía de cada organización, demostrando a grandes rasgos que ES LA HORA DE LOS TRABAJADORES QUE CON GRAN MADUREZ SE HAN PUESTO A LA VANGUARDIA DE LA RECUPERACIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL; y que el modelo sindical argentino, pese a la justicia y a quienes que, de la mano de los centros de poder buscan atomizar los sindicatos y dividir a los trabajadores para buscar que el salario sea una variable de ajuste, ES LA MEJOR HERRAMIENTA PARA SUSTENTAR, SOSTENER Y ESTABLECER LOS DERECHOS DE NUESTROS TRABAJADORES.

Dr. Gregorio Pérez - Legales FeMPINRA

Buenos Aires y Rosario convocaron

Un congreso internacional sobre ciudades y puertos convocó la atención de expertos mundiales en la materia

Bajo la consigna de *“Nuevos Mundos, Nuevos Desafíos”*, se llevó a cabo con gran éxito, la **12^a. Conferencia Internacional de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP)**. Este evento de carácter global, acercó



a Buenos Aires y Rosario, y a más de 70 expertos de nivel internacional provenientes de Europa, Asia, África y Latinoamérica, y 300 visitantes del exterior para analizar el desarrollo urbano local y global en las ciudades portuarias.

Frente a las crisis de espacios disponibles y para limitar en el escalonamiento portuario urbano, las ciudades portuarias responden con proyectos que aseguran la renovación del puerto en sí mismo permitiendo al mismo tiempo que las funciones urbanas se mantengan, se renueven y se desarrollen.

Puerto Madero, fue tomado como ejemplo de lo que hay que hacer para integrar cabalmente a las distintas partes comprometidas, tanto desde el lado urbano como del productivo

Los diferentes expertos que disertaron, coincidieron en señalar que Puerto Madero significó para el área central capitalina un gran impacto de revitalización urbana. Este emprendimiento se logró en base a un procedimiento de permanente concertación de intereses entre la administración pública y la iniciativa privada. Su desarrollo generó uno de los ejemplos más excepcionales de trans-

formación en zonas portuarias.

También hubo referencias a la gestión para el saneamiento de los 64 kilómetros de extensión de la cuenca Matanza-Riachuelo. Este emprendimiento fue definido como una oportunidad trascendente para el destino de los casi 5 millones de habitantes de esa área urbana. La obligación planteada es lograr modificar la crisis ambiental del curso de este río interior metropolitano de Buenos Aires para lograr un ámbito de mejor calidad de vida ciudadana.

Transformaciones

Para el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Ricardo Luján, “las múltiples y permanentes transformaciones políticas, económicas y sociales que presenta actualmente la realidad mundial, han modificado de manera trascendente los contenidos y las formas de la gobernabilidad, alterando, en consecuencia, los múltiples objetivos previstas en las agendas del largo plazo y a su vez el orden y las prioridades de los temas y los protagonistas que hasta hace muy poco tiempo lideraban las metas a cumplir”.

A juicio del funcionario, “una de las mayores condicionantes de la política global, es la determinación de cuales son, como se relacionan y que impacto tienen y tendrán las decisiones políticas y de gobernabilidad de los cada vez más azarosos procesos económicos internacionales y de las cada vez más exigente presencia ciudadana, lo cual, por lo complejo de estas circunstancias, obliga a las autoridades a disponer de una propuesta sensible a una innumerable serie de temas derivados de la negociación y la concertación de conflictos”.

Es en ese sentido, el funcionario recalcó que “la incorporación de las vías navegables y de las zonas portuarias como una de las principales temáticas de gobernabilidad, ha permitido que estos espacios se constituyan en una de las fundamentales causas del crecimiento y desarrollo de un gran conjunto de ciudades”.

Como ejemplo concreto, Ricardo Luján explicó como la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, está conduciendo desde hace tres años y a partir de la convocatoria de un conjunto multidisciplinar de reconocidos expertos, la realización del Plan Director Fluvial del Río Paraná. El fin es promover a lo largo de sus más de 3.000 kilómetros de longitud, nuevas prácticas de

planificación y gestión regional que garanticen a largo plazo un desarrollo más estratégico de las iniciativas públicas y privadas ocurridas o por ocurrir en tan extenso y excepcional territorio de la Argentina.

Ratificando esta postura, Jean-Pierre Lecomte, Presidente de la AIVP, aseguró que “el fin es construir el innovador ideario del Siglo XXI sobre un tema tan trascendente en la organización de las ciudades como el carácter de los nuevos servicios e infraestructuras derivados de la mundialización económica y cultural en el marco de las particulares condiciones y organización urbana local”.

Un emblema

Pocas ciudades tienen tan incorporado el concepto de pertenencia a su puerto como Rosario. Su intendente, Miguel Lifschitz, encabezó el acto de apertura cuando la conferencia internacional hizo escala en dicha ciudad.

Allí, resaltó la importancia de la actividad portuaria en el desarrollo de las sociedades que cuentan con márgenes fluviales o marítimas.

“La realidad en general de las ciudades que tienen el patrimonio de contar con un puerto siempre refleja un crecimiento en forma conjunta, a tal punto que las historias de dichas ciudades están íntimamente relacionadas a la actividad portuaria. Es por ello que los cambios que se producen a través de la incorporación de tecnología y el constante reacondicionamiento de la actividad nos imponen encuentros como esta conferencia, para re-discutir, repensar y diseñar el nuevo escenario”.

El jefe comunal pasó revista a los cambios experimentados en la materia.

“La ciudad y la región cuentan con unas 25 terminales portuarias por las que se exporta el 75% de la producción granaria del país, y esto, que por suerte tiende a incrementarse en virtud de la excepcional situación que genera el mercado global, llevó a que desarrollemos una política de reestructuración de nuestra zona costera. Razón por la cual se concentró la actividad portuaria en el extremo sur mientras proyectamos y está en plena ejecución un plan de reconversión urbana en el extremo norte, así como un plan de recuperación de la costa central”, recalcó Lifschitz.

al mundo portuario internacional

{
En
la
UTN
}

La última actividad llevada a cabo en el marco del este congreso internacional se llevó a cabo en la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe. Allí se realizó un panel sobre “La nueva identidad estratégica de las ciudades portuarias”. La actividad, fue considerada como un hito para la ciudad y una suerte de reconocimiento para la UTN, que fue una de las organizadoras integrales de este evento de jerarquía mundial

Del acto inaugural participaron Rudy Grether, Decano de la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Santa Fe y Ricardo Lujan, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables. Luego disertaron importantes profesionales que participaron de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP). Entre ellos se destacaron Olivier Lemaire (Director General de la AIVP), Sylvie Delatte (Directora de Relaciones e Infraestructura Portuaria de la Comunidad Urbana de Dunkerque, Francia), Mario Córdova España (Director General, Arquitectura Urbana. México), Roberto Converti (Comité de Expertos AIVP y Director de Oficina Urbana).

Con este panel, se logró generar un espacio de reflexión junto a reconocidos expositores en la materia, en la búsqueda de nuevos conocimientos, innovados y estratégicos, con el fin de liderar los necesarios procesos de cambio que las sociedades esperan de los grandes temas de la época. Está destinado a profesionales, docentes y estudiantes de las carreras afines a la temática, empresarios, entidades públicas y privadas y público en general.

Desde la organización de este panel se señaló que “las ciudades portuarias se encuentran enfrentadas a la problemática del desarrollo sostenible en un medio ambiente natural; marítimo o fluvial, siempre muy sensible. Hoy abordan un doble desafío, mundial y local; afirmarse en un contexto sumamente competitivo como un actor imprescindible de la logística y el comercio internacional, y también organizar su territorio en coincidencia con las expectativas ciudadanas, debiendo en ambos casos armonizar sus proyectos funcionales, siempre creadores de riquezas y de empleo, con la identidad que su región y su ciudad.”

Como broche de este congreso internacional, la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP) emitió un documento titulado “Declaración de Buenos Aires”.

Allí se señala que “las ciudades y los puertos reunidos en la AIVP son solidarios para buscar y poner en práctica soluciones que permitan anticiparse a los trastornos esperados en las próximas décadas, tanto en sus propios proyectos redesarrollo como en el de las regiones, países y conjuntos continentales a los que están asociados. Los actores de las ciudades portuarias se comprometen a buscar una complementariedad óptima entre las funciones urbanas y las funciones portuarias, marítimas, y fluviales para contribuir activamente a la implementación de un crecimiento más sostenible, necesario para mantener los equilibrios económicos, sociales y ambientales mundiales.

Las ciudades y los puertos reunidos en la AIVP intercambiarán sus experiencias y sus conocimientos para colaborar de manera cada vez más activa en la búsqueda de nuevas estrategias a mediano y largo plazo y además para responder a las necesidades inmediatas”.

Desde hace 20 años, la AIVP se dedica a favorecer la cooperación entre los actores del desarrollo de los puertos y de las ciudades portuarias para colaborar en un proyecto común que se inscriba en la lógica de un desarrollo sostenible. Hoy, las autoridades portuarias, gobiernos, técnicos y actores del desarrollo económico de las ciudades y puertos tienen que tratar de responder colectivamente a las reales inquietudes de las poblaciones frente a perspectivas de futuro bruscamente cuestionadas por crisis de toda índole: climática, económica, financiera, ecológica, social.

El evento llevado a cabo en Buenos Aires y Rosario, generó ámbitos que, como en las precedentes conferencias de Sydney en el 2006 y Estocolmo en el 2008, posibilitaron arribar a posiciones reveladoras del notable papel que las ciudades puerto cumplen y cumplirán en su misión local y global. Es así como se logró conformar oportunidades de identidad urbana ciudadana, al tiempo de configurar la cara más expuesta del comercio, la logística y el turismo internacional.

La próxima cita, en la ciudad francesa de Nantes durante el año 2012, aspira a proseguir con los lineamientos trazados por la AIVP desde su fundación.

{
Carta
de
Buenos
Aires
}

CRONISTA.COM

Contra tercerización

26-01-11 00:00

La Fempinra, federación que reúne a los trabajadores del área portuaria-marítima y de la industria naval, presentó una nota al Ministro de Trabajo lanzando una seria advertencia a las cámaras empresarias del sector sobre la práctica de la llamada tercerización de servicios.

En un comunicado que lleva las firmas del secretario adjunto, Juan Carlos Schmid, y el secretario de prensa, Luis Rebollo, la entidad aclara que si bien es cierto que la Fempinra ha celebrado acuerdos con las empresas donde están previstas estas modalidades, el creciente movimiento de cargas ha dejado desfasada la relación entre las plantas efectivas de personal y los trabajadores subcontratados. Vale decir que hay terminales portuarias donde el número de trabajadores tercerizados supera ampliamente al de permanentes, situación que sólo es justificable en picos extraordinarios de movimiento. Esta situación anima un clima de conflictividad porque violentan elementales derechos de equidad afectando derechos sociales establecidos en nuestra Constitución. Según la visión de Fempinra, se hace necesario entonces una intervención de la autoridad de aplicación para facilitar la negociación con las empresas a fin de evitar que se desaten conflictos en los puertos.

NUESTRO MAR
WEB DE LA FUNDACIÓN NUESTROMAR

(FNM) Los Secretarios Adjunto y de Prensa de la FeMPINRA e ización” en el sector portuario argentino y sus derivaciones la

El comunicado lleva la firma de Juan Carlos Schmid, Secretari

22/01/11

Los portuarios contra la t

web picking
Logística en Internet



La Federación que nuclea a los trabajadores del área p... Ministro de Trabajo lanzando una seria advertencia a la... tercerización de servicios.

Si bien es cierto que la FeMPINRA ha celebrado acuerdo... el creciente movimiento de cargas ha dejado desfasad... jadores subcontratados.

Vale decir que hay terminales portuarias donde el nú... permanentes, situación que sólo es justificable en picos... Esta situación anima un clima de conflictividad porque v... sociales establecidos en nuestra Constitución.

Se hace necesario entonces una intervención de la auto... a fin de evitar que se desaten conflictos en los puertos

(Buenos Aires) En un comunicado difundido el 20 de enero, la Federación Marítima Portuaria de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA), expresa: "LOS PORTUARIOS VAN CONTRA LA TERCERIZACIÓN"

(copia de todo el comunicado)

El comunicado es firmado por Juan Carlos Schmid, Secretario Adjunto, y Luis Rebollo, Secretario Prensa

Juan Carlos Schmid
Secretario Adjunto

lanacion.com

La Fempinra alertó sobre la tercerización

La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (Fempinra) presentó una nota al ministro de Trabajo en la que advierte sobre la tercerización en el sector, práctica que llevan adelante las cámaras empresarias.

"Si bien es cierto que la Fempinra ha celebrado acuerdos con las empresas donde están previstas estas modalidades, el creciente movimiento de cargas ha dejado desfasada la relación entre las plantas efectivas de personal y los trabajadores subcontratados", advirtió la agrupación por medio de un comunicado, que lleva la firma de Juan Carlos Schmid, secretario adjunto de la Federación.

"Hay terminales portuarias donde el número de trabajadores tercerizados supera ampliamente al de permanentes, situación que sólo es justificable en picos extraordinarios de movimiento", advirtió la agrupación, tras señalar que se propende de esta manera a "un clima de conflictividad".

"Se hace necesario entonces una intervención de la autoridad de aplicación para facilitar la negociación con las empresas a fin de evitar que se desaten conflictos en los puertos", concluyó el comunicado de la entidad.



...RA elevaron una nota al MTEySS advirtiendo sobre la problemática de la "tercerización" laborales entre las partes.

...retario Adjunto de FeMPINRA y Luis Rebollo, Secretario de Prensa

Juarios vamos tercerización

...rea portuaria-marítima y de la industria naval presentó una nota al a las cámaras empresarias del sector sobre la práctica de la llamada

...uerdos con las empresas donde están previstas estas modalidades, basada la relación entre las plantas efectivas de personal y los traba-

...el número de trabajadores tercerizados supera ampliamente al de picos extraordinarios de movimiento. que violentan elementales derechos de equidad afectando derechos

...autoridad de aplicación para facilitar la negociación con las empresas

id
o
Luis Rebollo
Secretario Prensa

Rebanadas de Realidad - FEMPINRA, Buenos Aires, 20/01/11.-

La Federación que nuclea a los trabajadores del área portuaria-marítima y de la industria naval presentó una nota al Ministro de Trabajo lanzando una seria advertencia a las cámaras empresarias del sector sobre la práctica de la llamada tercerización de servicios. ...

(Copia de todo el comunicado)

ADVERTENCIA DE PORTUARIOS

La federación que nuclea a los trabajadores del área portuaria y de la industria naval advirtió a las cámaras empresarias del sector el incremento de los trabajadores tercerizados, en relación al personal efectivo. La FeMPINRA envió una nota al Ministerio de Trabajo, en donde alabre la creciente creación de los puestos de trabajo bien hubo contemplado la equidad, dado el aumento en el número de cargas,



TELAM TERCERIZACIÓN PORTUARIO-MARÍTIMOS/ FEDERACION NACIONAL ADVIERTE SOBRE TERCERIZACION DE SERVICIOS

Buenos Aires, 20 de enero (Télam).- La conducción de la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval (FeMPINRA) advirtió hoy a las cámaras empresarias respecto de su práctica de "tercerización de servicios" y presentó una nota en ese sentido en el ministerio de Trabajo de la Nación, informó la organización.

El gremio, que nuclea a los trabajadores del área portuaria, marítima y de la industria naval, presentó una nota a la cartera laboral y lanzó "una seria advertencia" a las cámaras patronales.

"Si bien es cierto que la FeMPINRA ha celebrado acuerdos con las empresas, en las que están previstas esas modalidades, el creciente movimiento de cargas desfasó la relación entre las plantas efectivas de personal y los subcontratados", subrayó. La organización nacional explicó que existen terminales portuarias en las que "el número de trabajadores tercerizados supera ampliamente el de los permanentes, lo que sólo es justificable en picos extraordinarios de movimiento".

Un comunicado firmado por Juan Carlos Schmid y Luis Rebollo, Secretarios Adjunto y de Prensa, respectivamente, indicó que la situación anima a "un clima de conflictividad porque violenta elementales derechos de equidad y afecta derechos sociales determinados por la Constitución Nacional".

Los sindicalistas concluyeron afirmando que es necesario "la intervención de la autoridad de aplicación (Trabajo) para facilitar la negociación con las empresas y evitar que se desaten conflictos en los puertos". (Télam).-



Confederación Argentina Trabajadores del Transporte
Secretaría de Relaciones Internacionales
Email: umaflup@sion.com.ar

Los portuarios van contra la tercerización

(FNM) Los Secretarios Adjunto y de Prensa de la FeMPINRA elevaron una nota al MTEySS advirtiendo sobre la problemática de la "tercerización" en el sector portuario argentino y sus derivaciones laborales entre las partes.

Dice el comunicado:

La Federación que nuclea a los trabajadores del área portuaria-marítima y de la industria naval presentó una nota al Ministro de Trabajo lanzando una seria advertencia a las cámaras empresarias del sector sobre la práctica de la llamada tercerización de servicios.

EL MODELO SINDICAL ARGENTINO Y LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES



En rigor de verdad la implantación de nuestro modelo sindical, instituido por el compromiso y la convicción de los trabajadores mediante Decreto Ley 23.852/45, ratificado por Ley 12.921, ha tenido a lo largo de nuestra historia distintos embates que, como correlato a un modelo de flexibilización laboral, tuvieron la necesidad de debilitar nuestro sistema, bajo la excusa de un pluralismo instaurado por sistemas dictatoriales que negaban los derechos individuales y colectivos de la clase obrera. Citemos sólo como ejemplos el Decreto Ley 9270/56, Decreto 969/66 y la Ley de Facto 22.105.

Lo cierto es que hoy según el Registro de la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales existen casi 2000 entidades con personería gremial entre entidades de primero, segundo y tercer grado y bajo la tipología que establece nuestra ley de asociaciones sindicales y, más de 3.000 entidades simplemente inscriptas a lo largo y a lo ancho del país.

Es de toda evidencia que nuestro modelo garantiza la libertad sindical en cuanto a la creación de entidades sindicales que se consideren convenientes por parte de los trabajadores.

Nuestro modelo sindical admite ser analizado no sólo desde el punto de vista jurídico, sino en cuanto a su funcionamiento, en cuanto a su implantación en los lugares de trabajo en la conciencia de los trabajadores.

Es por ello que las entidades sindicales que diariamente desarrollan su tarea sindical en base a la lucha y a la dignificación de los trabajadores y en el marco de un proyecto nacional que promueve la negociación colectiva como herramienta de inclusión social y la participación sindical como un compromiso de ciudadanía logran altos niveles de adhesión de los trabajadores, y como hemos visto en los últimos tiempos de militancia. Cabe resaltar que el modelo nacional y popular que se iniciara el 25 de mayo 2003 y como quedara demostrado aquel 27 de octubre de 2010 calara tan hondo en la juventud argentina, es de destacar la militancia y el compromiso que en ese contexto han adquirido los jóvenes en sus respectivas organizaciones sindicales, prueba de ello es la trascendente labor que la juventud sindical dentro de la corriente nacional del sindicalismo peronista y de la CGTRA viene teniendo en la vida nacional.

Nuestro modelo sindical ostenta entonces un reconocimiento internacional en cuanto a los altos niveles de afiliación de la clase trabajadora, comparables con muy pocos países del mundo. Ello no habla solamente de libertad sindical sino de participación y de eficacia en la gestión diaria de los derechos de los trabajadores.

En los orígenes del MTA en su lucha contra las políticas neoliberales de los noventa vemos el ejemplo del movimiento obrero histórico, que combatió el modelo neoliberal contrario a los derechos sociales y luchó por un proyecto de país que hoy vemos planteado en el proyecto nacional y popular.

Sencillo resulta teorizar pero lo cierto es que rescatando lo mejor de nuestro movimiento obrero, la CGTRA y los trabajadores con esta legislación han sabido demostrar en los hechos que dan respuesta cotidiana no sólo a las necesidades laborales de los trabajadores, si no a su salud, a su esparcimiento, a su educación. Nuestras asociaciones sindicales están fuertemente presentes en la conciencia y en dignidad de los trabajadores que entienden más que nadie que la unidad es la única garantía del logro de la justicia social y del protagonismo en el escenario nacional. Entonces, es de destacar lo que hace ya treinta y cinco años nos legara el abanderado de la justicia social en nuestro país: *“Las organizaciones sindicales argentinas han tenido su prueba de fuego, que han resistido victoriosamente. Esto está indicando su calidad. Han sido sometidas a todas las pruebas. En primer término, se las quiso manejar por el terror, pero no lo consiguieron; después interviniéndolas y tratando de destruirlas, pero tampoco lo lograron; luego procuraron asimilarlas a formas que no eran las que convenían a las organizaciones sindicales, y tampoco pudieron alcanzar ese objetivo. Finalmente, trataron de dividirlas y anarquizarlas, pero tampoco pudieron obtener ningún resultado”* (Discurso de Juan Domingo Perón en la Confederación General del Trabajo el 2 de Noviembre de 1973).

Dr. Juan Manuel Martínez Chas.
Asesor Legal FeMPINRA.



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

Uruguay 979 - Piso 3
C1015ABS - Ciudad de Bs. As.
www.mchasdetejeria.com.ar

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

GREMIOS QUE INTEGRAN LA FEMPINRA

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

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

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

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

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

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

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

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES 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