



FEMPINRA

AGOSTO 2011

NUEVA SEDE CENTRAL



ACUERDOS SALARIALES

Tercerizados y 4º categoría



FUNCIONARIOS PRESENTES EN LA INAUGURACIÓN

PUERTOS ARGENTINOS: Informe



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

Suplente Primero
Antonio Ivaldi

Titular Segundo
Luis Fiorenzo

Suplente Segundo
Laura Amóres

Titular Tercero
Leonardo Santos

Suplente Tercero
Oswaldo Giancaspro

Comision Revisora De Cuentas

Ana Irma Cortez
Miembro Titular Primero

Nestor Oscar Lango
Miembro Suplente
Primero

Jose Gonzalez
Miembro Titular Segundo

Jorge Fedenczuk
Miembro Titular Tercero

Antonio Mereles
Miembro Suplente
Segundo

Comision Mediadora

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



PROFUNDIZAR EL MODELO, SER PROTAGONISTAS DEL CAMBIO

El movimiento obrero organizado desde el 17 de octubre de 1945 pasó a formar parte esencial del proyecto nacional. Con su inserción en el proyecto de nación que implicó el peronismo, los trabajadores hicieron un gigantesco aporte a la conciencia nacional.

El proceso histórico de liberación nacional y de reinstalación del protagonismo de la clase trabajadora, dejando atrás la larga noche neoliberal iniciada a partir del 24 de marzo de 1976 fue reiniciado el 25 de mayo de 2003, con la asunción del **Presidente Néstor Kirchner** a la primera magistratura de nuestro país. La continuidad de dicho proyecto que tuvo, tiene y tendrá como base fundante a la clase trabajadora fue iniciada el 10 de diciembre de 2007, con la asunción como Presidenta de la **Compañera Cristina Fernández de Kirchner**.

Así fue como portuarios, marítimos y navales nucleados en la **CGT** hemos acompañado las más importantes batallas que el modelo nacional y popular debió librar contra los sectores monopólicos y del capital concentrado.

Las marchas por la memoria y la justicia cada 24 de marzo, la política de derechos

humanos, el apuntalamiento de los diversos espacios de diálogo social como el consejo del salario, la lucha por la defensa de la Resolución 125, la militancia por la sanción de la nueva Ley de Servicios de Comunicación Audiovisual, vieron al movimiento obrero en los primeros lugares de la lucha, por convicción y por compromiso, con el gobierno que situó a la cuestión laboral y a los derechos de los trabajadores como eje central de su política.

Para la **Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA)**, resulta necesario practicar con mayor energía las políticas y acciones legislativas tendientes a una mayor presencia de nuestra marina mercante nacional, al reforzamiento de las vías navegables, a lograr una articulación de los puertos como eje del desarrollo nacional y regional y a situar a la industria naval, como clave para la soberanía como Nación, tal cual lo veía nuestro visionario Manuel Belgrano.

Esa mirada histórica y esa concepción estratégica llevó al movimiento obrero organizado a crear una herramienta política, para sostener con más vigor las políticas llevadas a cabo y ofrecer sus mejores cuadros para el campo electoral, a través de la **Corriente Nacional del Sindicalismo Peronista (CNSP)**. La **FeMPINRA** hizo lo propio, ofreciendo a un cuadro de la valía de **Juan Carlos Schmid** para representar esta concepción en el Congreso de la Nación. Lamentablemente, no se ha entendido que la ofrenda que esta Federación y la CGT habían realizado, era para consolidar al modelo, no a título personal, sino para remarcar un vínculo y un compromiso estrecho con los tiempos políticos que transitamos; porque como decíamos el 18 de septiembre de 2009 en la denominada

Declaración de Mar del Plata de la CNSP *"...El peronismo no se reduce a una máquina de ganar elecciones. El peronismo es un movimiento para la liberación nacional. Por eso nosotros proponemos la unidad detrás de un proyecto y no de candidatos."*

Las fortalezas y debilidades del "modelo" abierto en mayo del 2003 nos permiten evaluar, confrontar, balancear quienes representan mejor el interés del pueblo argentino; en consecuencia no podemos errar en la valoración de lo realizado porque de cualquier modo que se lo interprete el modelo está atado a su vigencia y su profundización. Entonces cabe preguntarse:

¿Puede contar el gobierno con mejor aliado que la clase trabajadora y el sindicalismo o viceversa?

El rol del sindicalismo se extiende más allá de los propios sindicatos porque no se trata del sindicalismo "alcahuete" de los noventa, ni "clasista" reducido a la puja patronales versus burguesía, es un actor cuya experiencia concreta señala que las reivindicaciones fundamentales no se piden, se conquistan... Y vuelven a perderse si con ellas no se construyen poder social y político como timón de la sociedad.

Por eso reiteramos nuestro compromiso con el proyecto nacional y con el peronismo, que es sentir hoy como ayer la búsqueda de la justicia social, la soberanía política, la independencia económica y la unión latinoamericana.

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

AGOSTO 2011



Nue
Sec
FEM



El Ministro de Trabajo Dr. Carlos Tomada con los compañeros del SGyMGM



Speroni, Alessi, Domínguez y Venturini.



Las mujeres de la FeMPINRA: Cont. Fiorenzo, Dra. De Tejería, Beatriz, Vanesa, Nancy y Dra. Reboredo

va de Central MPINRA



Hugo Moyano flanqueado por Cayo Ayala y Juan Carlos Schmid



Rebollo, Ayala, el Cap. Langhi, Bogliano, Dr. Pascucci y el Cap. Ramírez.



Huerta, Alegre, Fedenczuk, Ocampo, Mujica, Ayala y Speroni.

El Ministro de Trabajo, Dr. Carlos Tomada en dos momentos de su alocución a los compañeros.



NU
Se
Ce
FeMP



La Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA) inauguró el miércoles 27 de julio su nueva sede nacional, sita en la calle Combate de los Pozos N° 235 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La entidad se encuentra integrada por el Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON), el Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo, la Asociación Profesional de Capitanes y Baqueanos Fluviales, la Asociación Argentina de Capitanes y Patronos de Pesca, el Sindicato de Electricistas y Electronicistas Navales (SEEN), el Sindicato de la Flota Petrolera e Hidrocarbúrfera, la Asociación Argentina de Empleados de la Marina Mercante (AAEMM), Sindicato de Serenos de Buques, el Sindicato del Personal de Dragado y Balizamiento (DRAGyBAL), Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles (SGyMGM), Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios (SCEP), Sindicato de Encargados y Apuntadores Marítimos de la República Argentina (SEAMARA), Sindicato de Trabajadores de la Industria del Hielo, Sindicato Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales, Sindicato SUPA San Pedro, y Sindicato SUPA Delta.

El acto de inauguración se realizó a las 18 horas, y fue abierto por Cayo Ayala, Secretario General de la Federación quien puso el acento en el rol que les cupo y les cabe a los trabajadores, Posteriormente Hugo Moyano, en su carácter de Secretario General expresó la adhesión de la Confederación General del Trabajo (CGT) y puntualizó la importancia que tienen hoy los trabajadores que están discutiendo el monto del salario no imponible para su gravamen y no el piso del salario mínimo a percibir. Cerrando el acto el ministro de Trabajo de la Nación Dr. Carlos Tomada hizo hincapié en sus comienzos como coautor – tema que le recordó Cayo Ayala – del estatuto de la FeMPINRA y en las tardes anecdóticas en ese lugar de tiempos pasados pero siempre vigentes en la memoria.

Y vale el recordatorio del Ministro de Trabajo, porque en ese edificio funcionaba el CCAS (Consejo Coordinador Argentino Sindical) en su última etapa, ya que en los albores de la década del '60 se había instalado en ese espacio la

A.S.A. (Acción Sindical Argentina). También CCAS formó parte de la CLAT (Central Latinoamericana de Trabajadores) y la CMT (Confederación Mundial de Trabajadores) lo transforma en un edificio símbolo del sindicato.

Participaron también el Secretario de Trabajo y Empleo, Ricardo Luján Subsecretario de Empleo y Productividad, Ricardo Abot, Subsecretario de Actividades Portuarias y Marítimas, así también Omar Viviani, Secretario Gremial de Peones de Taxis y de la Confederación Argentina de Transporte (CATT), y Miguel Ángel Paniagua del Sindicato de Espectáculo Público (SUTEP). Oscar Mangorri, Oscar Tamayo de la Asociación Pilotos de Líneas Aéreas, la representación del Sindicato de Canillitas también estuvo presente. El sector empresario estuvo representado por la Cámara de Concesionarios de Contenedores, Miguel Pascucci presidente de la Cámara de Fletes (FIP), Alberto Ramírez Gerente General de la Cámara de Comercio (CPPC) y la Presidente de la Cámara de Comercio (CINA) Silvia Martínez. El Cap. Carlos A. Larrea completó la lista de invitados empresariales.

Entre los dirigentes sindicales del sector estuvieron Enrique Venturini, de Electricistas Navales, Juan Domingo Marinelli de Guincheros, Juan Domingo Marinelli de Ocampo y Jorge Fedenczuk del Sindicato de Fletes, José "Pepe" Giancaspro de Capataces Estibadores, Kelly, Edgardo Torres y Horacio Randazzo de SAON, Raúl Huerta, Ramón Merelles y Luis Alessi del Sindicato de Conductores Navales, Domínguez del Centro de Jefes y Oficiales de Schmidt, de Dragado y Balizamiento.-

eva ede ntral INRA



Los integrantes del Consejo Directivo de la FeMPINRA escuchan atentamente el discurso del Secretario General de la CGT Hugo Moyano.

es bueno tener presente que el
oamericana de Trabajadores) y de
dores). Lo que, de alguna manera,
dicalismo.

ransporte de la Nación, Juan Pablo
ertos y Vías Navegables, el Dr. Luis
rias de la Provincia de Bs.As. como
ial de la CGT, y titular del Sindicato
Argentina de Trabajadores del Trans-
indicato Único de Trabajadores del
ne, del gremio del gas, Jorge Pérez
éreas (APLA) y Omar Plaini en rep-
pión dijeron presente.

or el Dr. Rodolfo Sánchez Moreno
nedores del Puerto de Bs.As., Dr.
Depósitos Fiscales Privados (CaDe-
Cámara de Puertos Privados Com-
ra de la Industria Naval Argentina
rghi Director General de BACTSSA
s presentes.

ar se pudo destacar la presencia de
Roberto Coria y Daniel Amarante
de Patrones de Cabotaje, Daniel
Flota Petrolera e Hidrocarburi-
dores, Luis Héctor Rebollo, Miguel
del SEAMARA, Juan Speroni del
is Fiorenzo de AAEMM Armando
Gustavo Mujica y Horacio Enrique
Maquinistas Navales y Juan Carlos



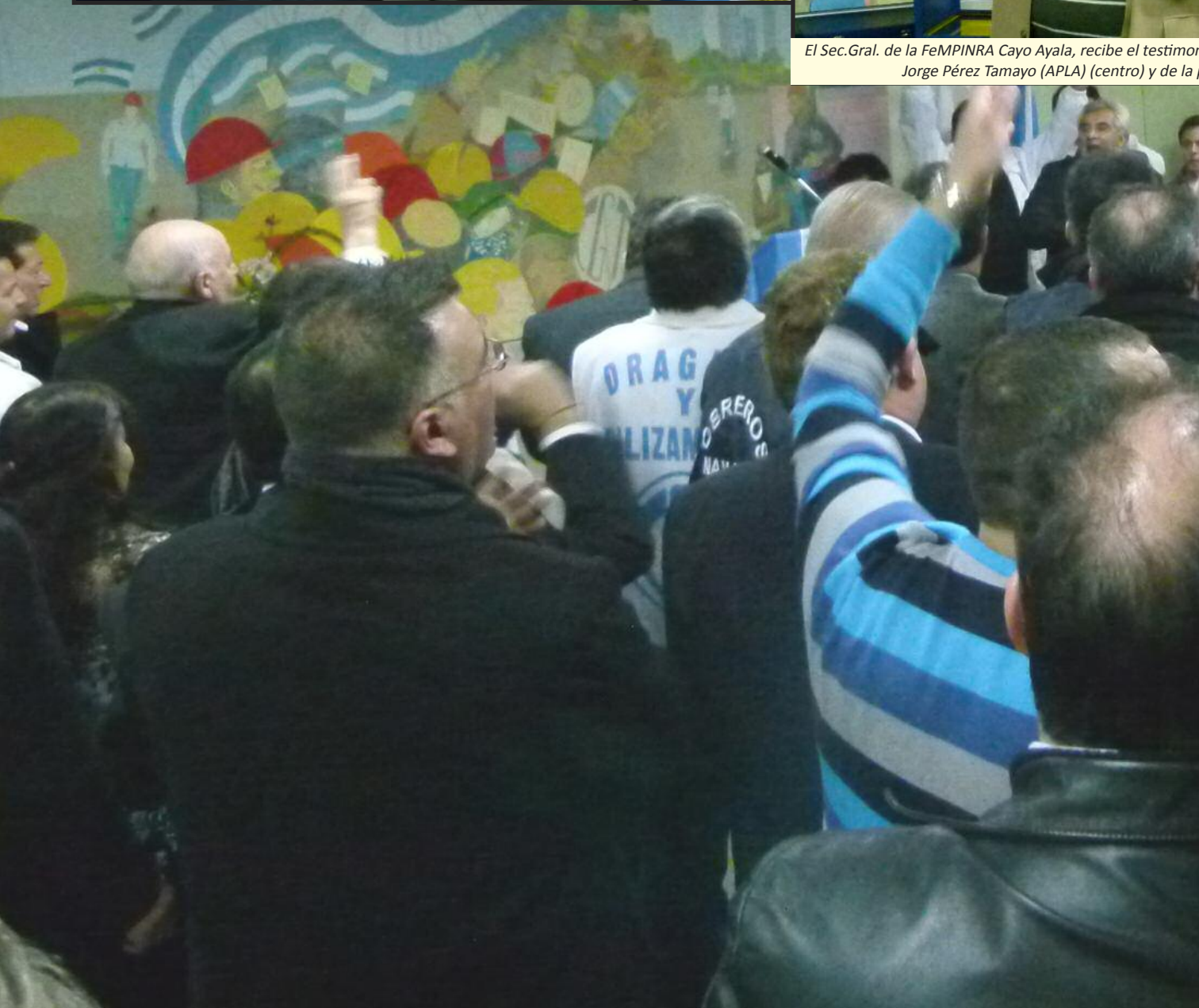
El abrazo de dos referentes: Hugo Moyano y Cayo Ayala.



Rebollo, Bogliano, Kelly, Huerta, la contadora Fiorenzo, la Dra. De Tejería, "Pepe" Giancaspro, la Dra. Reboledo, Torres y Randazzo.



El Sec. Gral. de la FeMPINRA Cayo Ayala, recibe el testimonio de Jorge Pérez Tamayo (APLA) (centro) y de la





Entregando en plaquetas del Cap. Fluvial J.D. Marinich (izq.), de presidente del CINA, Silvia Martínez (der.)



Nueva Sede Central FeMPINRA



Cayo Ayala, Dr. Sánchez Moreno, Schmid, Rebollo.



La O



Schmid, Moyano, Amarante, Oscar Mangone (Gas) y Clemente (de perfil, SOMU).



La Dra. Reboredo, José Leonetti (UPSA), Mujica, Speroni y la Dra. De Tejería.



Jorge Mancini (SEAMSE), Rebollo, Schmid, Omar Viviani (CATT) y Moyano.



obra



Cayo Ayala y el Dr. Luis Abot, Subsecretario de Actividades Portuarias de la Pcia. de Bs. As.



Dr. Abot, Viviani, Dr. Tomada, Huerta, Schiavi y Lujan, entre otros invitados.



Hugo Moyano y Luis Fiorenzo.



Todos entonan "la marcha..." en el cierre de la inauguración.

ACUERDOS

Cámara de Depósitos
Fiscales Privados
FeMPINRA



EL ACTA-ACUERDO firmada en el Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social (MTESS) consta que las partes (FeMPINRA y CADEFIP) dentro del marco legal del CCT 475/06 y las complementarias homologadas por el Ministerio, tiene vigencia desde el **1 de junio de 2011** con vencimiento el 31 de mayo de 2012.

La misma estipula que los trabajadores recibirán una

asignación de carácter no remunerativo de \$ 200,- en forma mensual desde el 1/6/2011 hasta el 30 de abril de 2012 y a partir del 1/5/2012 esa suma formará parte del sueldo básico.

Se pacto un incremento del 14% no remunerativo (art 6, Ley 24.241) que se otorga desde el 1 de junio de 2011 y pasa a ser remunerativo a partir de 1/1/2012. Este incremento no remunerativo se aplican a todos los conceptos que percibe el trabajador al 31 de marzo de 2011 y no obstante dicho carácter, se le efectuarán los aportes y contribuciones con destino a la Obra Social y Sindicato, a cargo de la parte empresaria.

A partir del 1/10/2011 se pacto otro incremento no remunerativo del 14% que se hará remunerativo a partir de enero de 2012.

Todos los incrementos y conceptos acordados en este acuerdo no absorberán ni compensarán ninguna suma, cualquiera sea su concepto, que esté percibiendo el trabajador, como, por ejemplo, "a cuenta de futuros aumentos".

Antes del 20 de enero de 2012, los trabajadores de los gremios incluidos en este acuerdo recibirán por única vez una gratificación extraordinaria de \$ 1.000,-.



Las partes acuerdan mantener inalterable este acuerdo y en caso de deteriorarse en forma pronunciada la situación económica del país, las partes se comprometen a reunirse a fin de analizar la situación de las empresas y de sus trabajadores.

Cámara de Puertos Privados Comerciales



La firma del acuerdo se materializó en abril en el MTESS. Pero vale la pena tenerla presente, porque se llegó a la misma luego de múltiples negociaciones y varias reuniones previas que se realizaron en la sede del SCEP (gracias a la gentileza de su secretario general **Pepe Giancaspro**) y de la que participaron los compañeros delegados de todos los gremios involucrados en el acuerdo, que representaron a sus pares en todos los puestos de trabajo.

La síntesis del Acuerdo indica que se logró incrementar un quince por ciento (15%) de carácter remunerativo sobre las cifras establecidas en el CCT 431/05 y que se hizo efectivo a partir de 1 de abril de 2011; se incrementó – además – en un cinco por ciento (5%) no remunerativo sobre el básico de Convenio o de Empresa al 31/03/2011 y que se transforma en remunerativo adicionándose a los salarios básicos o de empresa a partir del 1 de junio de 2011; también se acordó en pago de doscientos cincuenta pesos (\$ 250,-) no remunerativos, mensuales y consecutivos desde el 1 de junio y hasta el mes de noviembre, adicionándose a los salarios básicos a partir del 1/12/2011, desde el 1 de agosto los salarios básicos de convenio vigentes al 31/03 tendrán un incremento de seis por ciento (6%) que se convertirá en remunerativo a partir del mes de diciembre; la

suma establecida de \$ 250,- serán aplicadas a los eventuales y/o tercerizados por la cantidad de 20 jornales, respetando la proporcionalidad del Art.29 del CCT 431/05. Las empresas abonarán por única vez la suma de un mil pesos (\$ 1.000,-) en el mes de diciembre de 2011. Para los eventuales y/o jornalizados dicha suma se abonará en su totalidad a quienes hayan laborado 45 jornales en el segundo semestre del año y hayan comenzado a prestar servicio antes del 1 de julio. Estos trabajadores eventuales y/o jornalizados perciben – también – desde el mes de abril un jornal hábil no menor a doscientos pesos (\$ 200,-) brutos, debiendo

incluirse en el cálculo para el mismo todos los adicionales y variables que se abones como, por ejemplo, productividad, presentismo, antigüedad, etc...

Este acuerdo se firmó por un año y vence el 31 de marzo de 2012. Vale aclarar que pese al compromiso mutuo de armonía, en caso de deterioro pronunciado de la economía las partes se comprometen a volver a reunirse para tratar esta problemática.

EXOLGAN



Luego de varias negociaciones preliminares que tuvieron como escenario el **S.E.A.M.A.R.A.** y que sirvieron para analizar minuciosamente las posiciones y peticiones de cada una de las partes (documentadas con las fotos que ilustran este texto), las partes llegaron aun acuerdo – ratificado por un Acta firmada en el MTESS el 29 de junio – que linealmente deja establecido que:

A partir del 01/07/11 y hasta el 31/12/11 se acordó un incremento de un 15% de los salarios básicos vigentes al 30/06/11 de cada una de las categorías comprendidas en el CCT 484/06 "E".

Los trabajadores que se desempeñen en las Categorías incluidas en el CCT percibirán una Asignación No Remunerativa equivalente al 10% de los salarios básicos y adicionales a éste vigentes al 30/06/11 conforme al CCT. La mencionada Asignación No Remunerativa tendrá vigencia desde el 01/07/11 al 31/12/11.

Las partes acuerdan que a partir del 01/01/12 los salarios del CCT se incrementarán en un 25% respecto de los valores vigentes al 30/06/11.

La empresa reconocerá a todos los trabajadores que desempeñen funciones incluidas en el CCT, previa homologación del presente acuerdo por parte de la Autoridad de Aplicación, una gratificación extraordinaria por única vez de \$1.800, la cual será abonada en el mes de Enero de 2012.



Los representantes de la FeMPINRA (J.Cocchia, E.Coria. C. Ponce. Y L. Rebollo) en uno de los coloquios.



Rebollo, Venturini, Alcaraz (México), Cocchia, Rodríguez Fritz (Secretario Regional).



Durante dos días, en este mes de **junio**, se realizó en nuestro país la reunión de la **ITF** en el **Hotel Intercontinental** y que ocupó completamente los salones del segundo subsuelo del establecimiento. Se separaron las mesas marítimas y portuarias y más allá de los inconvenientes que generó el cierre de los aeropuertos por el problema de las cenizas volcánicas.

El decálogo de propuestas del segmento portuario incluyó, entre otros temas, la aprobación del informe de la reunión celebrada en Londres : la campaña **PDC** que incluyó explicar en que consiste, el plan de trabajo **PDC** y en salud y seguridad: la campaña **GNT** ; en el segmento de la **OIT** se trabajó sobre la formación del sector portuario y la seguridad de los contenedores, mientras que en el **OMI** el tema fue la seguridad en los puertos. Otro de los puntos tratados fue la manipulación de la carga y la formación del **Comité de Prácticas Aceptables** y el **Grupo Directivo del mencionado Comité**. En la segunda jornada el desglose de la Campaña **PDC** trató sobre las disputas y medidas de seguridad ; las mujeres y las actividades regionales/de los afiliados ; la juventud trabajadora ; la información para los trabajadores (Dockers' Port Intelligence), y la comunicación en general... En el otro segmento la mesa redonda marítima (MRM) fue el eje abierto a todos los sindicatos afiliados a Gente de Mar y Portuarios con un formato informal, interactivo y educativo. Y giró en la realización de talleres para tratar asuntos y temas específicos. También se contempló el tema de la educación de los sindicatos marítimos de la **ITF**. La resultante fue la aspiración que este evento produzca la implicación de los sindicatos marítimos y el desarrollo de nuevas ideas para potenciar su participación. La idea del evento fue aumentar el conocimiento y el compromiso con las Campañas **BCD** y **PDC** entre el personal afiliado y activistas sindicales de más bajo nivel y mejorar los lazos entre los afiliados marítimos a nivel militancia.

Congreso Internacional

La ITF en la Argentina



Roberto Milio y Jorge D. Aruto (DRAGyBAL).



J. Bianchi, J. Cocchia, P. Crumlin (Presidente ITF) y J.C. Pucci.



Enrique Venturini (SEEN) Secretario de Internacionales de la FeMPINRA.



Domínguez y Mujica, del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales; y Venturini e Iglesias (SEEN), gremios adheridos a la FeMPINRA en el coloquio de la ITF

El tema tributario por parte de los trabajadores, siempre está vigente. Y nosotros ponemos el acento en lo que afecta a los trabajadores de los diferentes gremios afiliados a la FeMPINRA. A partir del concepto que “el impuesto a las ganancias, también conocido como impuesto a la cuarta categoría, se calcula exclusivamente sobre la renta del Trabajo Personal, entre otros rubros el trabajo personal ejecutado en relación de dependencia.” A través de internet y accediendo a la página de la AFIP se puede observar los diferentes ítems que demarcan cada una de las categorías en las que se verían incluidos los trabajadores de acuerdo al monto percibido anualmente por su actividad. Con estos elementos en la mano entrevistamos al Cro. Roberto Eduardo Coria en su doble carácter de Secretario General del Gremio de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles (SGyMGM) y Secretario de Finanzas de la Federación.

“Queremos una nueva ley tributaria que proteja el salario de los trabajadores.”



— Siempre, desde nuestra función de dirigentes gremiales nos desdoblamos en la tarea de conseguir convenios portuarios dignos para los trabajadores con una remuneración que satisfaga la tarea que realizan y que no tenga la más mínima deducción que la que les corresponde a los efectos jubilatorios y el acceso a una obra social acorde a sus necesidades. Es una de nuestras preocupaciones permanentes: queremos normalizar la situación laboral de los trabajadores, que haya un equilibrio lógico entre la tarea realizada y la retribución, seguir dándole batalla al tema de la tercerización y pelear al tributo al que están sometidos los trabajadores agrupados en la 4ta. Categoría.

— Sin embargo Usted sabe que esto existe y, curiosamente, en junio es el mes donde vencen las presentaciones fiscales para la actualización de las imposiciones contributivas.

— Ustedes mismos, en números anteriores de la

revista fueron dando cuenta de los avances obtenidos por nuestra Federación en las diferentes rondas de discusiones salariales para los trabajadores. Los próximos meses será vitales y así los estamos encarando desde la FeMPINRA para fijar nuestra postura y así lo haremos respecto del rol integrador de los puertos. Resulta evidente y necesario abordar una discusión a fondo del sistema tributario y su efecto sobre el salario de los trabajadores, dejando sin efecto los gravámenes como el impuesto a la cuarta categoría. Su aplicación en exceso — salta a la vista — castiga a los sectores productivos, al consumo y a los ingresos del pueblo.

— ¿Usted entiende que este es el momento oportuno para elevar la voz?.

— No hay momentos oportunos. Nuestro reclamo en beneficio de los trabajadores es permanente, como en este caso en el que estamos tratando la temática de este impuesto que para nuestro concepto es injusto y perverso, ya que

el trabajo no es sinónimo de negocio-ganancia. Piense, por ejemplo, que el trabajador común ya paga un impuesto al adquirir productos que tiene la carga del 21% del I.V.A. No nos olvidemos que la Constitución del año '49, en su artículo 37, señala que “el trabajo es el medio indispensable para satisfacer las necesidades espirituales y materiales del individuo y de la comunidad, la causa de todas las conquistas de la civilización y el fundamento de la prosperidad general. De ahí que el derecho a trabajar debe ser protegido por la sociedad, considerándolo con la dignidad que merece y proveyendo ocupación a quien lo necesite.” (N.de la R.: vale aclarar que “no recita” sino que nos muestra el texto del cual tomamos la definición).

— Coria, pensemos que estamos hablando de un texto formulado en 1949...

— Totalmente de acuerdo. Por eso, en este año en el que estamos ante un escenario de reno-

vacación, será necesario aggiornar y modernizar algunos contenidos de las normas convencionales para lograr mayores niveles de protección de los trabajadores y de esta manera continuar con el proceso de reconstrucción del poder adquisitivo de nuestros compañeros.

-- ¿Cuál es la idea para continuar con esta lucha?

-- El Consejo Directivo de la CGT ya lo expresó en su momento y vale la pena tenerlo en cuenta en forma permanente: en un acuerdo que abarque la participación del Ministerio de Trabajo (MTEySS), los empresarios y los gremios frente a la AFIP establecer un mecanismo diferenciado para la 4ta. Categoría.

-- ¿Y termina la gestión por parte de Ustedes?

-- En absoluto. El paso subsiguiente es seguir presionando hasta conseguir la elaboración de un proyecto de ley que reformule una nueva Ley Tributaria para que paguen los que realmente tengan ganancias en la explotación de un negocio y no los trabajadores que solo reciben un salario por la prestación de sus servicios.

-- Pero esto lo estamos planteando en Buenos Aires...¿Y el resto del país?

-- "Trabajo decente en los Puertos" no es un slogan de la FeMPINRA sino que es un compromiso asumido por sus dirigentes. Muchas veces los medios se hacen eco – y lo agradecemos públicamente – de nuestros reclamos salariales a través de sus diferentes manifestaciones, pero – paralelamente y en silencio – nuestros compañeros recorren el país para interiorizarse de la problemática de cada seccional. Y doy nombres propios: "Pepe" Giancaspro (SCEP) que es el Secretario de Interior y Eduardo Villaverde (AAEMM) y Daniel Amarante (SGyMGM), Secretario y Subsecretario Gremiales respectivamente son los encargados de esa tarea. Tenemos el mapa del país actualizado permanentemente. No solo con estas visitas mencionadas a los puertos del interior sino también en nuestro contacto cotidiano con los trabajadores de los depósitos fiscales a veces a través de sus delegados y otras en reuniones grupales para escuchar la voz de todos los protagonistas.

--¿Cuándo termina esta gestión o lucha, como Usted prefiera?

--Seguimos reivindicando y luchando a través de diferentes iniciativas para profundizar la recuperación del salario y la participación de los trabajadores en la distribución del ingreso. Será necesario incorporar nuevos escenarios participativos del sector sindical y un mayor y más ambicioso esquema de formación continua que consolide el rol de las organizaciones sindicales. Pero no debemos perder de vista el objetivo central que es el avance en el esquema de distribución del ingreso y la mejora de la calidad de vida de los compañeros.

Entrevista: Juan Carlos Mena



SOPSAO - FeMPINRA

San Antonio Oeste. La síntesis de lo acontecido se extrae de los publicados por los medios locales Diario Noticias de la Costa e Informativo Hoy y Jornada de Puerto Madryn, Río Negro (Viedma) y La Región (R. Negro) dice que en el mes de abril se realizó una asamblea gremial informativa en la Plaza Central de San Antonio Oeste. Allí se expusieron las tareas que llevan adelante los trabajadores portuarios en esta ciudad de los gremios adheridos a la FeMPINRA. La información agrega que se generaron momentos de tensión cuando un grupo de manifestantes sindicales de SOPSAO increpó a los organi-

quieran que los representemos nosotros. Es así de claro, acá no hay ningún misterio". Con la intervención del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social (MTESS) se elaboró un informe que transcribimos textualmente:

FEDERACION MARITIMA, PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (Fe.M.P.I.N.R.A.) - TERMINAL DE SERVICIOS PORTUARIOS PATAGONIA NORTE S.A. c. SINDICATO OBRERO PORTUARIO DE SAN ANTONIO OESTE (SOPSAO)

INFORME EXPTE. N° 1.267.829/08 Y

tividad de nuestra entidad, inicia el proceso de negociación colectiva regulado por la Ley 14.250 enviando mediante notificación fehaciente la invitación a negociar un convenio colectivo de empresa. El 16 de febrero de 2010 mediante el Expte. N° 1.267.829/08 se solicita a la Autoridad de Contralor la formal apertura del proceso negocial y la constitución de la unidad negociadora.



En el Expte. N° 1.267.829/08, la Terminal Portuaria adhiere por escrito a la aplicación de la Convención Colectiva de Trabajo N° 431/05 (FeMPINRA-Cámara de Puertos Privados Comerciales), también manifiesta su voluntad de negociar

En las mismas actuaciones administrativas, las entidades de primer grado (Guincheros, Apuntadores, Marina Mercante y Capataces) acompañan la ficha de afiliación de la totalidad del plantel estable y garantizado que se desempeña en la empresa.



El Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles de la República Argentina y el Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos y Afines de la República Argentina tramitaron sendos encuadramientos sindicales por ante la Comisión Arbitral de la CGTRA, obteniendo ambos laudos a su favor.

Hasta principios del año en curso y debido a la imposibilidad de llegar a un acuerdo y la constante demanda de los afiliados, la FeMPINRA realizó varios denuncias de incumplimiento de convenio colectivo de trabajo en la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo, llevándose a cabo varias audiencias.



El 28 de febrero de 2011 la FeMPINRA firmó un Acta Acuerdo estableciendo salariales y condiciones de trabajo para los trabajadores Capataces, Apuntadores, Guincheros y Marina Mercante en el Expte. N° 1.433.088/2011, solicitando la homologación del instrumento. En dicho expediente, el SOPSAO planteó la impugnación del Acta suscripta entre la FeMPINRA y la Terminal de fecha 28/02/2011 de la cual se nos notificó en fecha 22/03/2011.



zadores, hecho que duro pocos minutos gracias a la intervención policial que disperso a los manifestantes intentando calmar las aguas. Ya que desde temprano había arribado un grupo de las fuerzas especiales B.O.R.A. de la policía rionegrina, previendo eventuales incidentes entre los gremialistas. El hecho no pasó a mayores y ahora se espera la resolución al respecto.

En ese momento fue consultado el Subsecretario Gremial de la FeMPINRA Daniel Amante quien expresó que "nadie quiere avasallar la personería de otro gremio. Con los compañeros estibadores no nos vamos a meter porque no nos corresponde. Nos corresponde representar a los compañeros y maquinistas, apuntadores, marina mercante y capataces". Y respecto al principio de incendio que sufrió en local de la Federación sostuvo que "si piensan que con amenazas nos van callar, esto nos fortalece cada día más". Y finalizó diciendo que "los compañeros

1.433.088/2011

En primer término cabe aclarar que la división de trabajo en el puerto es por oficio y que ninguna de las entidades de primer grado adheridas a la FeMPINRA invade el ámbito personal ni territorial del SOPSAO, ya que en el acuerdo que este último impugna no están contenidos los estibadores. Huelga ampliar que la FeMPINRA y sus organizaciones de primer grado adheridas tiene al 100% de los trabajadores estables afiliados.

→ En los primeros meses del año 2008, la FeMPINRA conjuntamente con sus organizaciones de primer grado adheridas (Guincheros, Apuntadores, Marina Mercante y Capataces) comenzaron a realizar una tarea gremial debido al llamado de los trabajadores dependientes de la Terminal Patagonia Norte.

→ En abril de 2008 este ente federativo debido a la constante demanda de los trabajadores solicitando la afiliación a nuestros sindicatos de base y exigiendo la representa-

Debido a que fue imposible acceder a las actuaciones administrativas, esta entidad presentó una solicitud de vista con pedido de suspensión de plazos en fecha 29/03/2011.

El Sindicato de Guincheros y la FeMPINRA en representación de sus organizaciones de primer grado adheridas contestaron el traslado planteando la nulidad de la notificación debido a que en las cédulas no se acompañó la documental obrante en las actuaciones acompañada por el SOPSAO y se efectuó la contestación formal a la impugnación.

En el Expte. 1.433.088/2011 de la Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo Dictamen N° 1140 favorable a la homologación del acuerdo FeMPINRA-TERMINAL PORTUARIA PATAGONIA NORTE S.A. y solicitando una consulta a la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales para que indique sobre la aplicabilidad en una categoría correspondiente al Sindicato de Guincheros y contemplada en la Disposición DNAS 26/09 (SOPSAO c. STIHMPRA).



En fecha 14/04/2011 la FeMPINRA y el Sindicato de Guincheros ampliaron la presentación ratificando el Laudo de la Comisión Arbitral de la CGTRA, la Personería Específica del Sindicato de Guincheros y la imposibilidad que pre-

tende el SOPSAO de hacer valer un encuadramiento ministerial a su favor con el STIHMPRA que no es de aplicación a esta cuestión.

¡¡¡ÚLTIMO MOMENTO!!!

El puerto de Formosa, listo este mes

El domingo 10 de junio llegó a la nueva terminal la grúa portacontenedores Liebherr, que permitirá volver a operar cargas

FORMOSA.- Arribaron a la provincia equipos y técnicos especializados en el montaje de estas grúas de la firma Liebherr, ganadora de la licitación respectiva, - que habían embarcado en el buque M/V Grande Francia el 19 de mayo, en el Puerto de Amberes (Bélgica) y que había hecho escala en el puerto de Montevideo - para la instalación de la grúa portacontenedores en el puerto de Formosa. Autoridades y operadores coincidieron que en agosto el puerto de esta ciudad, ubicado al sur de la zona céntrica, cerca de la Isla de Oro, estará operativo.

En tanto, marcha a buen ritmo la colocación de los pilotes - tienen una profundidad de 24 metros para dar un buen soporte - de la base del equipamiento de la grúa, tras lo cual se encarará una instalación eléctrica especial para su funcionamiento en el puerto ubicado en el barrio Lote 4 de esta ciudad.

En la actualidad todo lo que se moviliza desde Formosa hacia el sur del país -sobre todo hacia Buenos Aires o Rosario- se realiza por camión. Se recorren aproximadamente 1300 kilómetros, con los costos que ello implica en materia de fletes, que podrán verse sustancialmente reducidos con el uso masivo del transporte fluvial a través de la hidrovía Paraguay-Paraná desde el puerto de Formosa. El nuevo puerto donde con la grúa ya montada será destinado para la carga y descarga de contenedores en barcasas y chatas que amarren en el muelle de casi 300 metros de longitud en una zona del río de 10 pies de calado.

Mientras tanto, el gobierno local mantiene el proyecto de construir otro puerto en la zona de Colonia Aquino, 30 kilómetros aguas abajo de la actual estructura, que se destinará para el ensilaje de granos que provengan de provincias del NEA -sobre todo de Jujuy y Salta- o del sur de Bolivia por ferrocarril.

Abierto todo el año



Hace dos años, también con el comienzo del invierno, “Pepe” Giancaspro iniciaba la mudanza del **Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios y Personal Jerárquico (SCEP)** de su casa sita en la calle Carlos Calvo al corazón de la República de la Boca: **Pinzón 1112/14**. Este edificio, además de atender las necesidades de sus trabajadores, sirvió de escenario para múltiples reuniones del Consejo Directivo de la Federación y por ella desfilaron, por citar dos ejemplos, el **Ministro de Trabajo Dr. Carlos Tomada** y la **Vice Ministra Dra. Noemí Rial**. También estuvieron el **Subsecretario de Vías Navegables Ing. Ricardo Luján** y el **Secretario de Transporte Juan Pablo Schiavi**. Múltiples firmas de convenios y acuerdos con las diferentes Cámaras que intervienen en la actividad portuaria. Y así podríamos seguir enumerando servicios que este gremio, con la utilización de de sus instalaciones, le fue prestando a la **FeMPINRA**

Pero el edificio tiene otra historia ya que allí, durante toda una vida, funcionó la empresa **Oswaldo Luis Fasce S.A.** dedicada al estibaje. Y en ella, el hoy Secretario General del gremio y Secretario de Interior de la Federación prestó servicios durante 25 años en su condición de capataz. Retrocediendo dos años, el SCEP estaba a la búsqueda de un lugar más amplio para establecerse y poder brindarle a sus afiliados la atención que éstos se merecen. Y fue **Oswaldo Giancaspro** – ac-

tual Secretario Adjunto – que pasó por el lugar y vio el cartel de venta. La cuerda más íntima de sus sentimientos se le movieron a “Pepe” cuando se enteró de la posibilidad. Y con la velocidad y la decisión que lo caracteriza en “menos que canta un gallo” cerró la operación.

Pero el hombre no se queda quieto. Ahora, con la inminencia de las vacaciones de invierno aprovecha para recordar a todos sus afiliados – y a los trabajadores de todos los gremios que integran la **FeMPINRA** – que en Mar del Plata funciona todos los días del año el **Hotel Venezia** en la **Avda. Independencia 1026 (y Libertad)**, pleno centro de la ciudad, con desayuno y playa de estacionamiento incluidos. Los no afiliados al SCEP pueden acceder a la utilización del mismo deben comunicarse con el 4302-4640 o al mail : **capatacesport@hotmail.com**

En el segmento gremial, acaban de firmar con TRP (Terminal Río de la Plata) y con la T5



(B.A.C.T.S.S.A.) convenios para el reacomodamiento salarial de sus trabajadores de acuerdo a la actual coyuntura y, además, se los proveyó de chombas, camperas y gorras para el uso laboral afines con las actuales condiciones climáticas.



ELECCIONES 2011

COCCHIA SE "APUNTÓ" OTRO TRIUNFO



El viernes 17 de junio se realizaron la elecciones en el Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos de la República Argentina (S.E.A.M.A.R.A.) para la cobertura de cargos durante el período 2011-2015. El triunfo le correspondió a la lista Unidad Color Bordó con un 70% a favor de los ganadores. La lista propuso por un nuevo período en el cargo de Secretario General al Cro. Jorge Cochia quien en esta oportunidad será acompañado por el Secretario Adjunto Raúl Lizarraga. Juan Carlos Avalos es el nuevo tesorero del Sindicato y Ricardo Raymond el Secretario Gremial. En la Secretaría de Prensa continuará en el cargo el Cro. Luis Héctor Rebollo.

La respuesta en las urnas marca de alguna manera- el reconocimiento de los trabajadores del gremio quienes, además, le dieron su voto de aprobación al importante crecimiento que ha tenido el servicio social en todos sus estamentos en beneficio de todos ellos.

REELIGIERON A IVALDI



Se llevaron a cabo las elecciones generales nacionales para la renovación de la Comisión Directiva Central, en las cuales fue re-electo con un 90% de votos a favor el Secretario General Antonio Ivaldi, por el período 23/03/2011 al 23/03/2015. La participación de los afiliados fue casi total, en todas las delegaciones del país, demostrando de esa manera, el real apoyo a la gestión del compañero Ivaldi y a los logros que se han venido consiguiendo.

Vale recordar que durante el mes de diciembre de 2010, tras varios meses de arduas negociaciones tanto con el Centro de Navegación como con la Prefectura Naval Argentina, se consiguió el ingreso de nuevos trabajadores en las delegaciones de Buenos Aires, Campana, San Nicolás, Necochea, y Bahía Blanca, y se logró abrir una nueva delegación en la localidad de Puerto Madryn, en donde ingresaron 10 serenos, a fin de cubrir el movimiento de ingreso de buques. De esta manera se logró ampliar el padrón nacional, acorde a las necesidades actuales.

Hay mayor control sobre las vías navegables

Se promueve inversión en puertos y dragados

Un reciente balance de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación da cuenta de los avances de la operatoria de los puertos públicos.

Ricardo Luján debutó en el cargo de subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación en tiempos del presidente **Néstor Kirchner**. Luego fue confirmado en el cargo por **Cristina Fernández de Kirchner**. Entre los logros de su gestión, figura la inversión en infraestructura portuaria, concretada a través de firma de convenios con las diferentes provincias del Litoral en vías de conseguir mejoras en los puertos públicos.

Como ejemplo, el funcionario nombró obras ejecutadas de 2003 a la fecha.

**En la provincia de Buenos Aires se realizó una remodelación y prolongación de la Escollera Sur, dragado y señalización del canal de acceso a puerto Quequén por un monto de \$ 12 millones.

**En Entre Ríos, se hizo una readecuación estructural de muelle del Puerto Diamante por \$ 6 millones, mientras que en Santa Fe se señaló al muelle de Parque España Ciudad de Rosario por \$ 71 millones.

**En relación a las obras en vías de ejecución con sus respectivos convenios firmados y montos aprobados, figura en Chubut la reparación del muelle Almirante Storni por \$ 24 millones, y la conclusión del Puerto Comodoro Rivadavia por \$ 30 millones. En Entre Ríos, el funcionario nombró la readecuación de muelle y acceso al puerto de Concepción del Uruguay. Por último, en Santa Cruz, la ampliación del Puerto Caleta Paula tuvo un costo de \$ 211 millones.

**Como inversión en las mejoras de las vías navegables, se encuentra la extensión del contrato y señalización de la hidrovía desde Santa Fe al Norte hasta Corrientes y de la profundización desde Santa Fe hasta el océano. A la vez, en poco tiempo se estaría terminando el

dragado Río Uruguay a 24 pies y el dragado Canal Martín García a 34 pies.

El titular de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables recaló que uno de los pilares de su gestión "es trabajar de manera constante hacia la defensa de la producción, del empresario naviero nacional y de los puertos que pertenecen a la jurisdicción argentina". Por esa razón, enfatizó que "propiciamos medidas que recreen la marina mercante de nuestro país, modificando normas que faciliten la incorporación de grandes buques a la bandera nacional".

Luján detalló que durante el gobierno de la actual Presidenta, la cantidad de embarcaciones reincorporadas a la matrícula nacional por Decreto 1010/2004 es de 201, a la vez que el número de barcos autorizados a incorporarse a dicha matrícula es de 213. A la vez se clasificaron los amarraderos en la hidrovía, a fin de optimizar su operatividad para la espera, carga o descarga.

Más controles

Junto a la Prefectura se promovieron mayores controles sobre la vía navegable, referidos a tripulación, estado de embarcaciones, cumplimiento de la normativa local. También se requirió, a partir de la aprobación del Código Aduanero del Mercosur, la revisión del Régimen denominado "De libre Operación Portuaria" Luján aseguró que se privilegió "para las cargas que se exportan desde nuestra jurisdicción y que se transbordan en puertos limítrofes, aquellos países que tienen convenios de reciprocidad con el nuestro".

En temas relacionados a la marina mercante, "pretendemos recrear la actividad a partir del

empresario naviero nacional y de fomentar el dialogo entre el armador, el exportador y los trabajadores para que a partir del objetivo común vuelvan nuestros barcos a llevar porcentajes razonables de nuestra exportaciones al mundo", indicó.

El funcionario aseveró que en la Argentina "no debemos ni podemos exportar fletes, es objetivo esencial que la situación actual se modifique". Respecto a la Industria Naval, sostuvo que recreando la marina mercante nacional,



"resurgirá indefectiblemente".

Así como se propicia la posibilidad de la incorporación de grandes buques usados a la bandera, con costos de importación razonables, Luján dijo que se debe impedir que se importen aquellas embarcaciones de menor porte que se puedan construir en astilleros argentinos. En ese sentido, llamó a impulsar un control estricto en las embarcaciones usadas, "que con el propósito de ser nacionalizadas en países vecinos suben por nuestro río Paraná en condiciones casi de chatarra y que tiempo después vemos como llegan a nuestros puertos para la descarga de mercadería".

Fuente: Suplemento Transport & Cargo.



Tierra del Fuego

NUEVO DELEGADO

En reunión extraordinaria el Consejo Directivo Nacional de la FeMPINRA determinó la formación de la **delegación Tierra del Fuego** y facultó al delegado regional del **SEAMARA** en dicha jurisdicción **Cro. Santiago Aguirre** como representante orgánico de la Federación, quien contará con el seguimiento asesoramiento y representación del cuerpo legal de la misma. Su tarea – entre otras – será la de unificar la temática laboral, gremial y jurídica que se utiliza a nivel nacional para el tratamiento de toda la problemática inherente al segmento marítimo, portuario y de la industria naval de la región.

Cámara de Terminales de Concesionarios de Contenedores del Puerto de Buenos Aires



Los trabajadores de los gremios portuarios que integran la **FeMPINRA (Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina)** a partir del próximo 1 de junio tendrán una sustancial mejora salarial. Esto surgió de reunión que el Consejo Directivo de la Federación tuvo en el **MTEySS (Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social)** con los representantes de la **Cámara de Terminales de Concesionarios de Contenedores del Puerto de Buenos Aires** ante la Jefa del Departamento de Relaciones Laborales No. 1, **Dra. Mercedes Gadea**. Según consta en el Expediente No. 1.444.474/11, la parte Empresaria reconocerá al personal incluido en el ámbito del Convenio Colectivo de Trabajo 441/06 a partir del próximo 1 de junio de 2011 una asignación no remunerativa del 20% de los salarios conformados al 31 de mayo que tendrá vigencia hasta el 31/12/ 2011. Y a partir del 1 de enero del 2012 pasará a integrar los salarios conformados.

Desde el próximo 1 de setiembre los salarios conformados al 31/5 tendrán un nuevo incremento del 6% no acumulativo que a partir del 01/01/2012 pasará a integrar los salarios.

En enero del 2012, los trabajadores percibirán una Gratificación Extraordinaria de \$ 1.800.-

Finalmente quedó establecido que en las fechas indicadas – junio y setiembre de 2011 y enero de 2012 – servirán al Ingreso Mínimo Global de Referencia.

EUROAMERICA

Se iniciaron las conversaciones entre la Federación y los representantes de **Euroamérica** por el tema salarial que abarca el período Julio 2011 y Junio 2012. Dos reuniones en la sede del **SCEP (Sindicato de Capataces Encargados Portuarios)** y otras en el **Depósito "Don Pedro"** ubicado en Hurlingham en la provincia de Buenos Aires que todavía no han determinado ninguna tendencia respecto a la resolución.

Mientras el sector de los trabajadores pretende un aumento similar al que se obtuvo en las negociaciones con la Cámara de Puertos Privados y actualizar el rubro "productividad", la parte empresa hizo - en un principio - una oferta escalonada que incluye incrementos a partir de julio de 2011 del 10% remunerativo y 5% no remunerativo más una suma fija de \$ 200.- no remunerativo, mensuales y consecutivos.

El porcentual del 5% pasaría a 6% remunerativo a partir de octubre de este año y en diciembre de 2011 la empresa sugiere un aumento remunerativo del 5% y no remunerativo del 3,5% sobre los salarios del mes de noviembre.

Con las sucesivas reuniones con la empresa, los representantes de los trabajadores de alcanzar un acuerdo similar al mencionado en el párrafo anterior con la Cámara. Queda, sin embargo, el tema de "la productividad" en el que las partes, todavía, no están dentro de un acercamiento.



EVITA:

Brazo ejecutor del fértil mapa imaginativo de Perón



Al cumplirse un nuevo aniversario del nacimiento de la compañera, emblema de los trabajadores, reproducimos la columna que escribió Adolfo Rocasalbas, periodista especializado en Gremiales y que la

agencia Telam distribuyó a los medios de todo el país.

1919. Era crítica la época. La convulsión política y la inestabilidad social jaqueaban la realidad cotidiana de los argentinos.

La memoria colectiva sería de forma indeleble marcada a fuego con los resabios y lamentos de la Semana Trágica. La masa obrera no era aún comprendida ni escuchada y sus dirigentes -en ese mundillo gremial anarquizado- recalaban asiduamente en Villa Devoto.

"Tengo una ambición, una sola y gran ambición personal. Que de mí se diga cuando se escriba el capítulo maravilloso que la historia seguramente dedicará a Perón, que hubo al lado de Perón una mujer que se dedicó a llevarle al Presidente las esperanzas del pueblo, que luego Perón convertía en hermosas realidades".

"Y que a esa mujer el pueblo la llamaba cariñosamente Evita. Nada más que Evita quise ser cuando me decidí a luchar codo a codo con los trabajadores y puse mi corazón al servicio de ellos", había afirmado a manera de despedida desde su lecho de enferma el 31 de agosto de 1951, al renunciar a la candidatura a vicepresidente.

General Viamonte, partido bonaerense de Los Toldos. Era la madrugada del 7 de mayo de 1919 -en plena Semana Trágica- y la recién nacida no podía imaginar que una treintena de años después -en la flor de su apogeo y juventud, amada e idolatrada, odiada y escarnecida-, pronunciaría esa desgarradora despedida.

Fue creciendo y comprobando la desolación que la rodeaba, emparentada con un sen-

timiento creciente de rebeldía ante la injusticia y la impunidad del poderoso. Esa realidad sellaría de manera definitiva su destino. No se acostumbraría nunca a que los manipuladores de cifras y cálculos matemáticos dilapidaran en París los dineros producidos por los aún "parias" del trabajo.

La marginalidad y el caudillismo político corroían por entonces las esperanzas de un pueblo olvidado y sumergido. Era tiempos de oprobio, de empanadas y vino, de sufragio cantado, del "usted ya votó", del garrote y la imposición, del caballo del comisario, de la entrega y el usufructo minoritario de la chacra colonial.

Epocas a las que María Eva nunca se resignó y que marcaron para siempre su niñez y adolescencia. Un destino trágico selló su vida, un sino casi dibujado de antemano. Vio la luz en plena Semana Trágica, en ese tiro al blanco contra los obreros, que luego levantó de las tinieblas del abandono y el engaño.

Llegó a Buenos Aires desde Junín, en 1935, cuando el pueblo estupefacto era un pañuelo de lágrimas por la desaparición trágica de Carlos Gardel, y conoció al hombre de su vida y realizador de sus sueños y encantos juveniles en enero de 1944, cuando San Juan se desplomó y fue víctima del encono y la ira de la tierra.

Fue, al igual que Juan Perón -"el hombre de mi pueblo", como gustaba señalar- una predestinada, una iluminada no iluminista. En su pecho ardían las banderas de justicia por las que ofrendó su vida. Alegre, tierna, descarada y conscientemente.

Ningún discípulo del tres veces presidente legal y constitucional llevó adelante como ella y con tamaña unidad de concepción y de acción el filosófico concepto biológico peronista: "Quien renuncia a la política, renuncia a la lucha, y quien renuncia a la lucha, renuncia a la vida, porque la vida es lucha".

Al momento de su natalicio, China asistía a una profunda agitación nacionalista; el Mahatma Gandhi (alma grande) iniciaba su acción de liberación en la India; en Irlanda ya corría a raudales la sangre de la guerra civil y, en otro escenario, el enfrentamiento armado greco-turco hacía crisis.

En Buenos Aires, al mismo tiempo, aparecían

las revistas Billiken y El Gráfico, mientras Perón adaptaba el reglamento de gimnasia militar para el Ejército.

Fue "la Eva" para la clase dominante y el antiperonismo a ultranza, es decir, para la minoría que jamás perdonó ni pudo tolerar la estampida popular que la desalojó durante una década de su posición acomodaticia y de privilegio. Y fue "Evita", simplemente "Evita", para millones de trabajadores, ancianos y niños que hasta levantaron altares en su nombre y homenaje.

Ella dibujó por primera vez en el país una sonrisa en los rostros infantiles y seniles. Inundó la República y su historia -como nunca antes ni después- de hogares-escuela, de escuelas de tránsito, de ciudades infantiles, de barrios obreros, de clínicas, hospitales y policlínicos, de atractivas colonias de vacaciones, de una legislación de avanzada que reivindicó, entre otras muchas cosas, el cercenado derecho femenino al voto.

Dignificó y entregó a manos llenas, amantó la felicidad popular, palpó la devoción por su figura y la del líder sin necesidad alguna de estadísticas, encuestas o empresas consultoras. Sus guarismos preelectorales se medían por la felicidad del pueblo y la grandeza nacional, precisamente porque en ella se había hecho carne aquello de que "mejor que decir es hacer y mejor que prometer es realizar".

No necesitó de retóricas ni sofismas ni debió recurrir a solicitadas o anuncios espectaculares. Su obra estaba allí, desde la Fundación que llevó su nombre, desparramada a lo largo y a lo ancho del país.

La "Abanderada de los Humildes", el "Hada Buena", la "Jefa Espiritual de la Nación" fue paulatinamente constituyéndose en un férreo puente de amor entre el líder y su pueblo, en mensajera de la columna vertebral del Movimiento Nacional: los trabajadores.

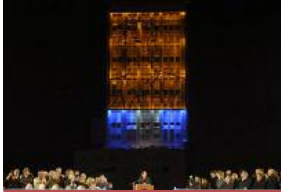
Fue conciencia argentina, mística revolucionaria, fe y pasión, mito y leyenda, realidad y concreciones, el brazo ejecutor del poderoso y fértil mapa imaginativo de la intelectualidad de Perón. Abrazó su causa mucho más que a un ser querido: abrazó su lucha y su doctrina, porque sólo ello justificó su paso por la vida.

Octubre de 1945 fue una verdadera fiesta. La vio radiante, primaveral y comprometida con una causa superior "a mis propias fuerzas", levantisca y llena de mística revolucionaria. En esa jornada, que partió y quebró de manera definitiva en dos la historia argentina, aplastó el odio vernáculo de los cenáculos intelectuales opuestos a las reivindicaciones populares.

Su deceso, a las 20.25 de aquel frío 26 de julio de 1952, bajó de forma momentánea los brazos de todo un pueblo. El justicialismo debe reconstruir hoy su obra y su palabra humilde: "Abrazada a la Patria, todo lo daré, porque todavía hay quienes sufren, porque todavía hay enfermos y existe una lágrima que enjugar".

Los trabajadores argentinos, por quienes luchó y murió tan solo a los 33 años y en cuya sede sindical reposó hasta que el odio liberal y oligárquico de 1955 la obligó a emprender un largo viaje de sinsabores allende las fronteras, recuerdan hoy el natalicio de quien levantó sus miradas y vidas hacia un horizonte mejor.

"Heroína y compañera, de infortunios camarada, la sublime abanderada fue del líder mensajera. Raza y honor la bandera por su pueblo soberano. Es ariete americano, musa gaucha del caudillo, que fue encendiendo pavilos, en la noche del engaño", le cantó un gran poeta argentino. (Télam)-



26 de julio: 59 años sin ella

Nadie sino el pueblo me llama "Evita". Solamente aprendieron a llamarme así los "descamisados".

Los hombres de gobierno, los dirigentes políticos, los embajadores, los hombres de empresa, profesionales, intelectuales, etc., que me visitan suelen llamarme "Señora"; y algunos incluso me dicen públicamente "Excelentísima o Dignísima Señora" y aún, a veces, "Señora Presidenta". Ellos no ven en mí más que a Eva Perón.

Los descamisados, en cambio, no me conocen sino como "Evita". Yo me les presenté así, por otra parte, el día que salí al encuentro de los humildes de mi tierra diciéndoles "que prefería ser "Evita" a ser la esposa del Presidente si ese "Evita" servía para mitigar algún dolor o enjugar una lágrima.

Y, cosa rara, si los hombres de gobierno, los dirigentes, los políticos, los embajadores, los que me llaman "Señora" me llamasen "Evita" me resultaría tal vez tan raro y fuera de lugar como que un "pibe", un obrero o una persona humilde del pueblo me llamase "Señora". Pero creo que aún más raro e ineficaz habría de parecerles a ellos mismos.

Ahora si me preguntasen qué prefiero, mi respuesta no tardaría en salir de mí: me gusta más mi nombre de pueblo. Cuando un pibe me nombra "Evita" me siento madre de todos los pibes y de todos los débiles y humildes de mi tierra. Cuando un obrero me llama "Evita" me siento con gusto "compañera" de todos los hombres.

Fragmentos del libro "La razón de mi vida" escrito por Eva Perón en 1951.

1974 - 1º de JULIO - 2011

El General Juan Domingo Perón fue electo Presidente de la Nación en los años 1945, 1951 y 1973. Siempre llegó a la primera magistratura por el voto popular y en elecciones total y absolutamente democráticas. Fue el único político de América Latina en llegar a presidir una república en tres períodos distintos del país. Fue el fundador y jefe político del Movimiento Nacional Justicialista. Pasó a la inmortalidad un frío día – el 1 de julio de 1974 – a las 13,15 horas. Millones de hombres y mujeres tendrán aún grabadas aquellas imágenes del General despidiéndose del pueblo a quien nombró como su único heredero desde los balcones de la Casa Rosada, levantando su manos al cielo, para confundirse simbólicamente en un abrazo interminable con todos aquellos que lo vivaron y ovacionaron sin condicionamientos. Solo era pasión por un hombre que comprendió que la clase obrera también tiene el derecho de tener una vida digna y que merezca ser vivida.

Hoy, tal vez más que nunca, está en los corazones del pueblo, de aquel que no cambia nunca sus banderas ni su ideología, ni tampoco sus valores y códigos.

El General Perón fue un estadista que supo comprender la importancia y el desarrollo de una política industrial en el marco de una visión aguda de todo lo latinoamericano y alejada de los polos de poder de aquella época, creando la Tercera Posición. Alejada del capitalismo salvaje y esclavista, pero también del marxismo ateo y cipayo.

El padre espiritual en cuanto a lo político, partió a la eternidad y se transformó en un ícono irremplazable, único y – seguramente – irrepetible. Incorporó a los humildes y a la clase obrera a ser un sentirse parte de una sociedad que por años la había ignorado y despreciado. Con él comenzaron los gremios y las federaciones obreras a tener derechos postergados. Vacaciones y jubilación. Un sistema de salud para él y su familia.

Es imposible no recordarlo. Solo los necios no pueden hacerlo... Aún aquellos que son y fueron sus detractores asumen que es imposible olvidar una fecha que – con dolor – será siempre histórica.

Con él, el obrero se sintió necesario para el crecimiento y el desarrollo de nuestro país y agradecido porque gracias a él se consiguió que tuviese valor la mano de obra.

Necesitaríamos toda una revista y más, para intentar describir su obra. Su imagen estará siempre presente en la retina y en la memoria de todo el pueblo argentino

“Nos estábamos extrañando mutuamente...”



Nos estábamos extrañando mutuamente. Más allá del contacto diario que la coyuntura nos impone. Ustedes nos preguntaban permanentemente, en cada uno de nuestros encuentros, por la revista y nosotros seguíamos día a día trabajando en el armado de la misma incluyendo todas las actividades que nos tienen a los dirigentes de la **Federación** recorriendo el país.

La problemática actual hace que ya no alcance con estar online sino que se tiene que estar in situ en busca de las soluciones que cada situación requiere. Y entonces nos encontramos –en esta edición– con el documento fotográfico irrefutable de nuestra presencia en el acto por la celebración del **Día del Trabajador** sino también con la documentación con la presencia de nuestros dirigentes del último acuerdo firmado en el **MTESS**. La actividad de cada uno de los puertos que integran la red nacional también está reflejada, incluida la inauguración de la nueva sede en **San Pedro**, como así también la intervención de la **FeMPINRA** (a pedido de los trabajadores de ese lugar) en la resolución de la situación que se generó en **San Antonio Oeste** y que ahora deberá dilucidar el Ministerio de Trabajo con toda la documentación que obra en su poder.

También de la reunión del **Einaival 2011** que se realizó en Mar del Plata con la presencia del nuestro Secretario General **Cayo Ayala** y los integrantes del Consejo Directivo lo hicieron en el Congreso que la **ITF** hizo en nuestro país después de 20 años. Con el detalle de que dos de ellos – **Roberto Coria** (SGyMGM) y **Jorge Cocchia** (SEAMARA) – integran sus comisiones, lo que marca, también, la presencia de la Federación en los organismos internacionales. Y, como es casi un clásico, la presencia de nuestro Secretario de Internacional y Secretario General del SEEN, **Enrique Venturini** en la Convención de la **OIT** en Ginebra (Suiza). Reunión en la que además estuvo el Cro. **Omar Suárez**, Sec. Gral. del SOMU.

Además, en estas páginas consensuamos desde la Secretaría de Prensa dejar sentado los acuerdos que se lograron con la **CADEFIP**, la **CPPC**, **EXOLGAN** y **TRP** y las que se iniciaron con **EUROAMERICA**, que está en su etapa preliminar para mayor y mejor información de todos los compañeros trabajadores de los diferentes gremios que integran esta Federación. Porque, como siempre, la transparencia informativa, es el lema de nuestra comunicación.

Dos hechos que viven permanentemente en la memoria colectiva del pueblo trabajador coincidieron con la etapa de elaboración de la revista: el aniversario del nacimiento de nuestra compañera eterna **EVITA** y un nuevo aniversario de la desaparición física del líder de nuestro movimiento: el **Gral. Juan Domingo Perón**.

Y, por último, quiero destacar que el legado que recibimos de **Perón** respecto a nuestro rol, dentro de la sociedad, sigue tan vigente como en aquellos días. La clara demostración es la actitud tomada por nuestros compañeros trabajadores de los diferentes gremios frente a la derivación que tuvo el armado de las listas partidarias para las próximas elecciones nacionales. En especial la de nuestro Secretario Adjunto y Secretario General de DRAGyBAL **Juan Carlos Schmid** quien no dudó en tomar la determinación de dar un paso al costado cuando entendió –**pese a su legítima nominación como candidato a diputado por la provincia de Santa Fe**– que no iba a poder desarrollar la tarea que le permitiese profundizar el modelo. Testimonio más que elocuente para ratificar una vez más la solidez moral que tenemos los trabajadores.

También integra esta edición la documentación fotográfica y testimonial, con la satisfacción que nos da, en la apertura de la revista, de poder mostrar **nuestra nueva casa** para ofrecer un mayor y mejor servicio.

Seguimos trabajando. A veces en silencio y otras no tanto. Porque cuando nos obligan no dudamos en salir a la calle a reclamara por los derechos de los trabajadores. Pero siempre trabajando. Porque amamos lo que hacemos y nos debemos a los compañeros que nos eligieron para desarrollar esta tarea en nombre de ellos.

Hasta la próxima,

LUIS HECTOR REBOLLO
Secretario de Prensa

Arrastró a las aguas del Paraná a dos personas, que resultaron ilesas.

Accidente en Ibicuy

Un tramo del muelle del puerto entrerriano de Ibicuy, ubicado en el delta de esa provincia mesopotámica, se desmoronó en las últimas horas y arrastró a las aguas del Paraná a dos personas, a un número no precisado de grúas, a un camión cisterna cargado con 34 mil litros de gasoil y a una camioneta utilitaria.

Las dos personas afectadas resultaron ilesas ya que lograron salir por sus propios medios de las aguas, mientras que los dos vehículos y las maquinarias permanecían esta mañana en el lecho del río. Voceros policiales confirmaron que cerca de las 20, se desplomó un sector de casi 150 metros del muelle de esa estación fluvial de aguas profundas situada en el extremo sur de la provincia, frente a la provincia de Buenos Aires. La parte desprendida cayó al río Paraná arrastrando un camión cisterna cargado con 34.000 litros de gasoil y una combi perteneciente a la empresa Acindar. Estos vehículos estaban con sus respectivos choferes en el interior cuando se produjo el sorpresivo desprendimiento, pero los trabajadores pudieron salir del agua sin sufrir heridas de consideración. Tampoco se registraron víctimas en los cerca de 200 operarios que se encontraban trabajando en ese momento en la estación fluvial, según lo informado por la policía.

En cambio, la caída del camión cargado con gasoil ha causado gran preocupación en la zona por el peligro de contaminación ambiental en las aguas del delta entrerriano. La parte que se desplomó tiene unos 150 metros de frente por 50 metros de ancho, según datos policiales. Operadores del puerto estimaron que el desmoronamiento se produjo por el excesivo acopio de mineral de hierro, ya que en la playa había unas 140.000 toneladas de ese material. Según lo adelantado, se habían cargado 45.000 toneladas en un barco pocas horas antes del derrumbe, pero aún quedaba en el muelle material de hierro como para cargar otros dos barcos más. El desprendimiento fue totalmente sorpresivo, pero cuando se tuvieron los primeros indicios del accidente, los trabajadores portuarios abandonaron rápidamente la zona. La policía estima que esa particularidad permitió que no se registraran víctimas personales entre los trabajadores.

El desmoronamiento arrastró también a un número aún no precisado de grúas que se utilizan para el transporte de granos y otras maquinarias.

1° DE MAYO

DÍA DEL TRABAJADOR

COMUNICADO

PORTUARIOS – MARITIMOS Y NAVALES SE MOVILIZAN EL
29

Con una nutrida asistencia de delegados, comisiones internas y dirigentes de los sindicatos federados, la FeMPINRA adhirió fuertemente a la convocatoria lanzada por la CGT para el próximo viernes 29 de abril.

Tanto Cayo Ayala (Secretario General) como Juan Carlos Schmid (Secretario General Adjunto) señalaron que este llamado de la CGT está encuadrado en la defensa del modelo implementado desde el 25 de mayo del 2003.

Cabe recordar que durante la década del '90 la política de desregulación en puertos y vías navegables arrasó con los convenios colectivos e introdujo formas de contratación absolutamente favorables a las patronales.

Los delegados de los diversos sindicatos están realizando encuentros en las terminales, a bordo de las embarcaciones y en los talleres navales para garantizar la afluencia de los trabajadores del área que partirán de la intersección de Tacuarí y Av. Independencia a las 11 hs.

La Comisión Organizadora de CGT tiene previsto que Hugo Moyano único orador haga uso de la palabra alrededor de las 14 hs.

Luis Héctor Rebollo
Secretario de Prensa
FeMPINRA

lanacion.com

(Buenos Aires) La FeMPINRA, con la firma de Luis Rebollo, secretario de prensa, ha hecho llegar un comunicado de apoyo a la movilización que tendrá al Secretario General de la CGT (Confederación General del Trabajo) como único orador. El comunicado de FeMPINRA (Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval), dice textualmente:

"Con una nutrida asistencia de delegados, comisiones internas y dirigentes de los sindicatos federados, la FeMPINRA adhirió fuertemente a la convocatoria lanzada por la CGT para el próximo viernes 29 de abril.

"Tanto Cayo Ayala (Secretario General) como Juan Carlos Schmid (Secretario General Adjunto) señalaron que este llamado de la CGT está encuadrado en la defensa del modelo implementado desde el 25 de mayo del 2003.

"Cabe recordar que durante la década del '90 la política de desregulación en puertos y vías navegables arrasó con los convenios colectivos e introdujo formas de contratación absolutamente favorables a las patronales.

"Los delegados de los diversos sindicatos están realizando encuentros en las terminales, a bordo de las embarcaciones y en los talleres navales para garantizar la afluencia de los trabajadores del área que partirán de la intersección de Tacuarí y Av. Independencia a las 11 hs.

"La Comisión Organizadora de CGT tiene previsto que Hugo Moyano único orador haga uso de la palabra alrededor de las 14 hs."



DIA DEL TRABAJADOR-FeMPINRA
TRABAJADORES PORTUARIOS, MARITIMOS Y NAVALES SE MOVILIZAN
EL VIERNES PARA EL ACTO DE LA CGT

Buenos Aires, 26 de abril (Télam).- La Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA) se movilizará al acto de la CGT por el Día del Trabajador el próximo viernes en la 9 de Julio.

A través de un comunicado de prensa, FeMPINRA prometió "una nutrida asistencia de delegados, comisiones internas y dirigentes de los sindicatos federados", en tanto que el secretario general, Cayo Ayala, y el secretario general adjunto, Juan Carlos Schmid, señalaron que "este llamado de la CGT está encuadrado en la defensa del modelo implementado desde el 25 de mayo del 2003".

En diálogo con Télam, Schmid, -que también integra el Consejo Directivo de la CGT-, destacó que "va a haber cientos de miles de trabajadores movilizados", y consideró que "estamos en cercanía de un hecho de masas que sólo puede organizar el movimiento obrero".

"Queremos resignificar en esta movilización que el modelo iniciado en 2003 por Néstor Kirchner ha posibilitado la recuperación de los instrumentos de la clase trabajadora, como los convenios colectivos y la leyes laborales", indicó el dirigente sindical.

Según Schmid "vamos a estar movilizándonos con los compañeros desde Zarate hasta Ensenada, todo ese arco de actividades fluviales van a acompañar la movilización".

Schmid subrayó "el apoyo al proceso que encabeza la presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, y la política que ha venido llevando adelante", aunque dijo que "tenemos que señalar que falta todavía una política portuaria en la Argentina, falta alcanzar un desarrollo pleno".

En cuanto a la ausencia del sector de la CGT denominado "los gordos", el secretario general adjunto de la FeMPINRA señaló que "hace rato que no participan de la CGT, es un error que no compartan el escenario, y a diferencia de lo que opina (el secretario general de Luz y Fuerza, Oscar Lescano) que dijo que el escenario es de Moyano, yo creo que no es de Hugo Moyano sino de la CGT".

El comunicado de prensa emitido por FeMPINRA con la firma del secretario de prensa Luis Rebollo recuerda que "durante la década del '90 la política de desregulación en puertos y vías navegables arrasó con los convenios colectivos e introdujo formas de contratación absolutamente favorables a las patronales".

Los trabajadores de FeMPINRA se concentrarán en la esquina de Tacuarí y Avenida Independencia a las 11, indicaron. (Télam)-



1° DE

UN DIA MUY P



No fue una celebración más. Por un momento, además, reiterativo. Así lo había entendido como observamos en una de las fotos de la amplia repercusión en todos los medios. Los presidentes, dijeron presentes desde muy temprano en el Día del Trabajador. Así también los entendimos pero cerca ideológicamente a través de una convocatoria del Gabinete Nacional al acto.

Julio De Vido y Daniel Scioli fueron el símbolo del acto. Amado Boudou, Carlos Tomada, Arturo O'Connell de la SIDE Héctor Icazuriaga y los secretarios de Estado fueron oficiales en el Palco. Todos en medio de una escenografía que

los Secretarios de todos los gremios que adhirieron a la convocatoria.

Desde el escenario resultaba imposible ver a más de una cuadra de distancia con la claridad que permitiese la identificación de los rostros. La franja central de la Avda. 9 de Julio estaba ocupada por los trabajadores hasta la intersección con la calle Estados Unidos. Y las laterales Lima y Belgrano se

mostraron compactas como pocas veces se vio.

Tácticamente, dueño de un olfato político que muy pocas veces falla, el presidente

Hugo Moyano – en su discurso que duró alrededor de una hora – puso en

esa fuerza al servicio de la Presidenta. También rescató la memoria de

con la que actúan los sindicatos al citar las negociaciones que se

se llevan a cabo desde hace 8 años. También rescató la memoria de

de las administraciones de Néstor y Cristina, al mencionar la

– a la Asignación Universal por Hijo; a la reestatización del sector

laboratorio; a la ley de medios, al actual volumen de la producción

central y a la incorporación de nuevas vacunas al calendario de vacunación.

Destacó – también – el pedido del movimiento obrero organizado a la



Presidenta para su reelección y puso el acento en el tema de que la lucha gremial es una constante. Las organizaciones gremiales tienen que luchar por el derecho de sus trabajadores, dijo.

En el escenario, visto de frente, además de los presentes ya mencionados, se destacaban las gigantografías a derecha e izquierda del General Perón y de la Cra. Evita y en el fondo la imagen de Néstor Kirchner recortado entre el paño de la Bandera Argentina y el escudo de la CGT.



MAYO Y DE LA ARTICULAR...

ntón de razones que todos conocemos y que, en este momento, sería vano enumerar. endido el **Consejo Directivo de la FeMPINRA** cuando emitió el comunicado – que tal que acompañan a este texto – tuvo, como en cada una de nuestras comunicaciones, columnas de trabajadores, como lo muestran las imágenes, de los gremios de la Feano. Para acompañar física e ideológicamente una nueva celebración conmemorativa ó la **Cra. Cristina Fernández Krchner**, lejos físicamente por un compromiso ineludible arta que fue leída públicamente. Y cerca también por su decisión de enviar a todo el

o a ambos lados del Secretario General de la CGT. **Aníbal Fernández, Florencio Rano Puricelli, Juan Manzur y Débora Giorgi** integrando la comitiva ministerial. Y el Jefe legal **Carlos Zanini** y General de la Presidencia **Oscar Parrilli** completaron la presencia nografía integrada por

claridad necesaria que a ocupada por los trarnardo de Irigoyen se

tas veces lo traiciona, de 40 minutos – puso altó la responsabilidad caciones paritarias que ó numerosas políticas encionar – entre otras cación del sistema jubia reservas en el banco alendarario nacional.



Otra puerta al mundo...

Cristina Fernández inauguró terminal de cruceros y dijo que "se desmitifica que no hay inversiones".



La presidenta **Cristina Fernández de Kirchner** inauguró la nueva terminal de cruceros "**Quinquela Martín**" y remarcó que el monto de la inversión realizada de **90 millones** de dólares, más el anuncio de otra por **300 millones** de dólares para ampliar puerto de contenedores "desmitifica que no hay inversiones extranjeras".

Agregó que "estamos inaugurando la terminal de cruceros más importante de América del Sur, es un regalo que nos hacemos todos los argentinos con una inversión importante. Este lugar, además de generar 320 puestos de trabajo directo, significa un estímulo importante para el turismo. Cada pasajero de crucero genera 7 puestos de trabajo".

Añadió que "además es un pasajero que gasta por sobre la media del turismo, por eso el haber ampliado, nos habla a las claras de la importancia de la inversión. En cruceros se estima que los ingresos para la ciudad se incrementan en 100 millones de dólares por año". La presidenta dijo que "este último enero tuvimos un crecimiento importante, 181 millones de dólares de la balanza comercial en turismo. También un 20 por ciento de argentinos salieron más al exterior, pero gastaron menos, 67 dólares en promedio", contra más de 100 que gastan turistas extranjeros en el país.

"Me preguntaba por qué gastaron menos los argentinos. Gastaron menos porque son argentinos que no podían salir antes", indicó. "Por eso es importante seguir realizando inversiones en un sector como es el turismo que genera puestos de trabajo e ingreso divisas". Además, anticipó que se realizará una inver-

sión de 300 millones de dólares para ampliar el puerto de contenedores de Buenos Aires y esto "no hace más que confirmar la evolución de la inversión extranjera directa en el período 2003-2009.

Dirigiéndose a los inversores extranjeros, señaló que "de nuestra parte, las garantías que las condiciones macroeconómicas de este modelo se van a seguir manteniendo y vamos a seguir en este camino".

La obra ejecutada incluyó la total reconstrucción del edificio de la terminal, aumentando las prestaciones y la capacidad de 120 mil pasajeros por temporada a más de 600 mil actualmente, según informó la concesionaria. La concesionaria a cargo de la terminal, Dubai Port World, encaró en esta etapa, además de la construcción del nuevo edificio que tiene una superficie de 12.300 metros cuadrados, la ampliación de su muelle.

El nuevo edificio consta de dos plantas y cuenta con una sala de espera con capacidad para 2.000 personas con aire acondicionado central, audio y música funcional.

Además, se construyeron dos sectores de check-in independientes con un total de 100 puestos de trabajo, y un depósito para equipajes con capacidad para más de 12.000 valijas.

En la primera planta se ubicaron las oficinas de Interpol, Aduana, Migraciones (con 20 puestos), Administración General de Puertos, SENASA, 70 mostradores de chequeo y el embarque.

En la planta baja se encuentran el sector de arribos, el de equipajes, confiterías y comercios.

En la parte exterior, una gran dársena permite una correcta circulación de taxis que llegan con pasajeros y los que van a buscar a los que ingresan al puerto.

Además, dentro de la terminal se ordena el tránsito de los pasajeros por medio de dos circuitos: por uno circularán los argentinos o extranjeros que llegaron en crucero y se van en avión y por el otro, todos aquellos cruceristas en tránsito que llegan y se van en el crucero.

El Sector de migraciones tiene 25 puestos para facilitar los trámites de ingreso a los turistas extranjeros, y un sistema de seguridad de última generación.

El edificio fue dotado con todas las comodidades de nivel internacional como locales comerciales, servicios para el pasajero, ascensores, escaleras mecánicas y estacionamiento exclusivo para ómnibus, taxis y remises.

La inversión más importante es la que menos se ve y es la que corresponde al rediseño de los muelles, para lo que se recortó parte del Tercer Espigón, extendiendo así un sector que permite que el Puerto de Buenos Aires pueda pasar de un sitio de atraque para un buque de 300 metros a cuatro sitios de atraque, para cruceros de gran eslora.

En esta temporada 2011, que está terminando, se habrán recibido 135 cruceros con más de 365 mil turistas, lo que representa un nuevo record para la Ciudad de Buenos Aires. De esta manera, Argentina se consolida como uno de los destinos principales para esta clase de turismo, que le representa a la Ciudad de Buenos Aires más de 100 millones de dólares anuales de ingreso. El socio mayoritario de la concesionaria de este puerto es Terminales Río de la Plata, que conforman Dubai Port World, con 56%; Mitsubi, 5% y el Grupo fi-



nanciero LIFE, con 40 por ciento.

En el palco, con Cristina Fernández, estuvieron el ministro de Planificación, **Julio De Vido**; el ministro de Turismo, **Enrique Meyer**; el titular de Aerolíneas Argentinas, **Mariano Recalde**; el ministro de Trabajo, **Carlos Tomada**; el ministro de Economía, **Amado Boudou**, y el secretario de Transporte, **Juan Pablo Schiavi**.



Quedó inaugurado el III Encuentro I

El miércoles 4 de mayo tuvo lugar la jornada inaugural del 3º Encuentro Internacional de la Industria Naval (EINAVAL), que se desarrolló en Mar del Plata hasta el viernes 6.



Organizado por la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN), este encuentro se lleva a cabo en Mar del Plata por tercera vez consecutiva, consolidándose entre los 2 primeros eventos más importantes del sector en América Latina y entre los principales del mundo.

El ministro de la Producción bonaerense, Martín Ferré, destacó la necesidad de incrementar los esfuerzos para continuar posicionando a la industria naval de la Provincia en los mercados internacionales indicando que durante el año pasado “nuestros productos llegaron a más de 16 países y explicaron el 25 por ciento de las ventas externas na-

cionales del sector”.

El funcionario sostuvo que “la industria naval es un sector estratégico para la provincia de Buenos Aires, está conformado en su mayoría por pequeñas y medianas empresas, es generador de valor agregado y del 80 por ciento de los puestos de empleo de esta actividad en nuestro país”.

Durante el año pasado la provincia registró el 25 por ciento de las exportaciones de la Argentina. Las embarcaciones de recreo y deportivas se destacan entre las ventas y, tanto barcos de vela como de motor para usos recreativos, acapararon casi el 90 por ciento de las exportaciones que, en total, alcanzaron los 10 millones de dólares.

En este marco, Brasil concentró el 29 por ciento de las ventas externas de Buenos Aires que en total sumó, en 2010, 16 destinos diferentes para sus productos. Le siguieron Uruguay, Estados Unidos, Emiratos Arabes Unidos, Chile, Canadá y Perú.

De la ceremonia inaugural, además del intendente Pulti, también participaron el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación Ricardo Luján, el subsecretario de Actividades Portuarias de la provincia Luis Alberto Abot y el titular de ABIN Horacio Tettamanti.

“Mar del Plata tiene una encendida vocación industrial. Siempre la tuvo”, declaró Pulti en el inicio de su alocución. “Los orígenes de esta ciudad tienen una relación con la industria. No empezó siendo una villa balnearia, sino que aquí primero hubo un saladero y -desde ahí- los viejos vascos y las corrientes de inmigrantes hicieron de esta ciudad una ciudad con afinidad a lo industrial. Y -como no puede ser de otra manera- el correr de los tiempos nos fue dando la experiencia que se relaciona con que a Mar del Plata le va bien cuando le va bien a la Argentina. Y a la Argentina le va bien cuando le va bien a la industria. Y eso es un dato de nuestra historia”, afirmó.



“Cuando la actividad industrial desciende, Mar del Plata se resiente en lo turístico. Y cuando se expande la actividad económica en el país, inmediatamente repercute en la actividad turística de la ciudad”, agregó.

En ese sentido, el Intendente manifestó: “Hoy Mar del Plata florece en muchas industrias. Y esto hay que decirlo con claridad: describir un marco de expansión no es lo mismo que un marco de felicidad plena. No queremos negar los conflictos ni las dificultades, pero sí hay que enmarcar con alguna claridad que por algún motivo en esta época -y no en otra- hay tres encuentros consecutivos de la Industria Naval en Mar del Plata, de una expectativa creciente

y con una amplitud de participantes de distintos países de Latinoamérica que no era posible imaginar en otros momentos”.

Pulti remarcó la importancia de este tipo de encuentros, en referencia a la actualidad del país. “En aquellos momentos en que Mar del Plata no tenía actividad industrial ni actividad turística, era inimaginable concitar un encuentro de técnicos y empresarios industriales, de representantes de las fuerzas de trabajo para discutir el progreso, el futuro y las necesidades de la industria naval. Yo creo que hay un contexto en la Argentina que ha puesto las apuestas históricas de nuestro país alrededor de un modelo industrial, alrededor de una idea de expansión de la industria”, aseguró.

Daniel Scioli confirmó el dragado en el Puerto Marplatense, pero no supo precisar cuándo llegará la draga...

En conferencia de prensa en las instalaciones del Hermitage Hotel, el Gobernador Daniel Scioli se refirió al dragado portuario “el costo quedará a cargo de la Provincia y la Nación, es una obra estratégica para Mar del Plata. Durante el verano, anuncié que iba a ponerme a trabajar en esto, con el consentimiento de Gustavo Pulti y ante la necesidad del refulado de las playas, y en eso estamos” y agregó “esto no es un problema exclusivo de Mar del Plata sino en toda la costa atlántica, el refulado ayudará no solo para brindar mas arena a las playas sino también para mejorar el acceso al puerto”

En cuanto a cuando se tenía prevista la fecha del dragado, no supo dar precisiones, pero manifestó que “están coordinando la comisión del puerto conjuntamente con autoridades provinciales y nacionales para poder realizar el trabajo que puede tener una duración aproximada de alrededor de unos 4 o 5 meses”

Estos trabajos serán imprescindibles para asegurar que los buques encargados de transportar los equipamientos del Rally Dakar 2012 puedan ingresar al puerto local sin problemas.

Internacional de la Industria Naval

Lo habíamos publicado en nuestra última presentación: a fines de 2010 una avanzada de empresarios rusos había visitado el puerto de Mar del Plata a los efectos de analizar la posibilidad de desembarcar en esa zona de nuestro país con su actividad. Hoy la noticia ya tiene un formato más consolidado.

Empresarios rusos buscan oportunidades de negocios



Empresarios rusos ligados a la industria naval iniciaron una visita al país con el objetivo de conocer en detalle las características de las instalaciones de diferentes astilleros argentinos y de la actividad desarrollada por otras compañías proveedoras de insumos y servicios vinculadas al sector. La comitiva fue invitada a la Argentina por las autoridades del astillero marplatense Servicios Portuarios Integrados (SPI), que desde hace varios años posee una fluida relación de negocios con diferentes compañías rusas. Además de recorrer las instalaciones del puerto marplatense los empresarios pertenecientes a tres firmas dedicadas a la fabricación y la reparación de embarcaciones y a la comercialización de insumos para la industria naval, visitaron la sede de SPI en Caleta Paula y el astillero Tandanor de Campana.

Asimismo, mantuvieron entrevistas con empresarios marplatenses radicados en el Parque Industrial, donde funciona la planta de QM, dedicada a la fabricación de equipamiento para la explotación petrolera que también mantiene relaciones comerciales con Rusia.

La comitiva está integrada por Vladimir Alexandrov, director del Astillero Admiralteyiskie, con sede en San Petersburgo, el cual fue fundado por Pedro el Grande y posee más de 300 años de trayectoria en la fabricación de buques militares y civiles.

También participan de la gira Mikhail Maksimenko, director de la firma de comercio exterior Sudoimport, dedicada a la comercialización de insumos para la industria naval y Vladimir Kovaleski, director de Techmashservice, otra compañía dedicada a la importación y exportación de equipamiento para la fabricación y reparación de buques.

Según le explicó Kovaleski, a los medios, su relación con la Argentina data desde hace varios años ya que entre otras cosas, su empresa participó de la operación de compra por parte del astillero marplatense SPI del dique flotante Mossdok, que fue traído desde Rusia hacia el puerto local a fines de la década del 90. "Nuestra empresa posee una buena y sólida relación con SPI pero ahora estamos en búsqueda de nuevas posibilidades de negocios junto a otras dos empresas que hasta el momento no habían tenido relación con América Latina".

Al respecto el director del Astillero Admiralteyiskie, Vladimir Alexandrov, comentó que su visita a Mar del Plata responde al creciente interés que existe en Rusia por conocer con una mayor profundidad cuáles son las posibilidades de realizar negocios que existen en el país y al mismo tiempo, promover entre las empresas vinculadas a la industria naval la realización de la 4ª Conferencia Internacional de Tecnología de esta industria que se realizará en 2012 en San Petersburgo. Según dijo, esta es una de las ferias más importantes dentro del rubro que se llevan a cabo a nivel internacional, la cual ya se realizó en Estados Unidos, Londres y Bombai.

"Nuestra presencia en el país tiene también como propósito invitar a los astilleros argentinos a participar de este encuentro", destacó.

Alexandrov explicó que Rusia tiene un creciente interés en generar relaciones comerciales más fluidas con los países de Latinoamérica, a los que se los percibe como mercados en donde existen "muchas oportunidades de negocios". Y, en este contexto, destacó que la industria naval rusa posee un programa de desarrollo y expansión muy ambicioso con vistas a los próximos 10 años, que está generando un gran crecimiento dentro del sector.

"Actualmente Rusia está en condiciones de fabricar buques para diversos rubros como la pesca, la recreación o el transporte en general y esto es algo que nos estimula y nos obliga a salir a conocer qué sucede y cuáles son las necesidades en el mundo que podemos satisfacer", subrayó.

Los puertos de Santa Fe y Rosari

En el puerto santafecino, esperan llegar en cualquier momento a las 120 millones de toneladas de granos.

Con los trámites ya avanzados para relocalizar sus instalaciones, en el puerto de Santa Fe se vive un claro optimismo. Para Marcelo Vorobiof, presidente del Ente Administrador Puerto de Santa Fe será notable la incidencia que tendrá para la capital y su área de influencia el futuro emplaza-



miento de la terminal portuaria. Asimismo, un nuevo acceso ferroviario podría cambiar la matriz de transporte actual. Hoy, los productos directamente no llegan a Santa Fe porque no hay puerto. Arriban a los

puertos del sur de la provincia o a Buenos Aires. Con el nuevo puerto, emplazado en el kilómetro 580 del Paraná, el productor se verá beneficiado con tarifas más baratas y menor distancia para despachar sus mercaderías.

Se abrirá una nueva ventana del desarrollo regional. El primero que sentirá esto es el productor, pero además se genera un polo de desarrollo. Un ejemplo es el sur de nuestra provincia con Rosario y sus alrededores. Las ciudades puerto fortalecen el desarrollo de la región. Somos el puerto natural para Córdoba, Salta, Jujuy y Tucumán y sus economías regionales, señaló Vorobiof.

Para el directivo, la realidad actual pasa por la matriz del flete. Esta muestra que en los momentos pico los puertos locales están colapsados. Pensar que esos mismos puertos seguirán absorbiendo el resto de la mercadería es estar viendo una película equivocada.

La nueva terminal santafecina, cuando esté en funcionamiento, sin duda absorberá la creciente demanda de cargas que ya se observa en la región.

En cualquier momento, se llega a las 120 millones de toneladas de granos. Con el actual esquema sería imposible pensar que esos 20 millones más a los actuales puedan ser captados por la actual estructura portuaria. Hoy es necesario el desarrollo del puerto de Santa Fe como el de otros puertos también. Por suerte, tanto el gobierno nacional y provincial así lo han entendido, destacó el titular del ente portuario.

En la década del 20, por el puerto de Santa Fe pasaban tres de las siete millones de toneladas que producía la Argentina. En estos tiempos, cuando el 95% de la mercadería se transporta por camión, 4% por ferrocarril y 1% vía fluvial, esta nueva propuesta portuaria está llamada a jugar un rol importante en la estructura logística del país.

PUERTOS: CONCEPCIÓN DEL URUGUAY

Llegó la esperada draga al puerto de la ciudad

La draga Santa Fe 258 C, comisionada por la Dirección Nacional de Vías Navegables para la ejecución de los trabajos correspondientes al dragado de emergencia en el río Uruguay, amarró en los muelles 3 y 4 del puerto de Concepción del Uruguay. La máquina había zarpado desde Buenos Aires con destino a la Histórica.

La draga Santa Fe 258 C, comisionada por la Dirección Nacional de Vías Navegables para la ejecución de los trabajos correspondientes al dragado de emergencia en el río Uruguay, amarró en los muelles 3 y 4 del puerto de Concepción del

Uruguay. Cabe consignar que la máquina había zarpado desde Buenos Aires con destino a la Histórica.

No se pudo precisar cómo será el organigrama de trabajo de la draga, pues, al parecer, había llegado con algunos problemas mecánicos, por lo que un grupo de técnicos se disponía a efectuar las correspondientes reparaciones.

“Este es un primer paso. No nos tenemos que olvidar que el objetivo final es el dragado”, declaró Leonardo Cabrera, presidente del Ente Autárquico Puerto de Concepción del Uruguay.



Fuente: lacalle-online.com

o buscan su lugar en la región

Prometen una inversión de 57 millones en el puerto

El gobierno nacional se comprometió a desembolsar esa suma en tres años para la relocalización de la terminal

Los enlaces entre la red vial y ferroviaria existente con la nueva estación portuaria ya tienen una traza definida, y el gobierno nacional se comprometió a invertir 57 millones de pesos en los próximos tres años, según explicó el titular del Ente Administrador del Puerto de Santa Fe, Marcelo Vorobiof, en la presentación realizada en esa sede, acompañado por el gobernador Hermes Binner y por el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Luján, entre otras autoridades locales.

Al nuevo puerto se llegará por ferrocarril o por autopista, con una traza que unirá a la futura estación fluvial con la Avenida de Circunvalación Mar Argentino.

El gobierno nacional se comprometió a construir parte de esos enlaces: un puente mixto (vial y ferroviario) sobre el riacho Santa Fe (de 200 metros) y otros mil metros de viaductos.

A partir de nuevos condicionamientos, la provincia de Santa Fe requirió reformular el corredor originalmente proyectado. Se puso en análisis la traza para el puente de hormigón armado sobre el riacho, así como los ramales y los enlaces con la avenida Mar Argentino, y para ello se creó una Comisión Técnica de Estudio.

El subsecretario de Puertos y Vías Navegables nacional, Ricardo Luján, señaló que la inversión nacional en las obras de acceso a las nuevas instalaciones del puerto santafecino "son una cuestión de Estado" y consideró que la presentación de hoy es "un paso más para concretar una obra vital para el proyecto de ampliación de la estación portuaria".

En tanto, Marcelo Vorobiof, titular del organismo portuario, consideró que para 2015 la región comenzará a disfrutar los beneficios de una nueva terminal.

Asimismo, el presidente del bloque de diputados nacionales del Frente para la Victoria y candidato a gobernador de la provincia, Agustín Rossi, ratificó el compromiso del gobierno nacional para la obra, a la que calificó como "determinante" para el desarrollo económico de la región.

"Se trata de una obra de 57 millones de pesos, que tiene las partidas presupuestarias correspondientes", apuntó el legislador, para luego agregar que "el trámite que resta es convertir el anteproyecto en proyecto ejecutivo y luego llevar adelante el llamado a licitación, para seguir avanzando sin ningún tipo de inconvenientes", destacó.

Un puente a la terminal portuaria

Cómo serán los nuevos enlaces con la red vial y ferroviaria existente. La Nación cuenta ahora con los términos de referencia para llamar a licitación y contar con un proyecto ejecutivo para construir el puente. Se espera que para 2015 la región tenga un puerto de aguas profundas.

El proyecto de creación de una nueva terminal portuaria ya cuenta con un anteproyecto definido para la construcción de sus accesos. Al Nuevo Puerto se llegará por ferrocarril o por autopista, con una traza que unirá a la futura estación fluvial con la Circunvalación-Mar Argentino.

El gobierno nacional se comprometió a invertir 57 millones de pesos, en los próximos tres años, para construir parte de la infraestructura con el fin de comunicar a la nueva estación fluvial con la red vial y de ferrocarril existente.

Para ello, el gobierno provincial debe antes expropiar el área necesaria para los trabajos.

La Nación, la Provincia y la Municipalidad han acordado una traza definitiva, y las autoridades nacionales se encargarán de construir un puente mixto (vial y ferroviario) sobre el riacho Santa Fe, de 200 metros, y otros mil metros de viaductos.

La obra de hormigón armado debe definirse en un proyecto ejecutivo, que la Nación se ha comprometido a licitar, y que seguirá los valores y conclusiones en Hidrología del Estudio Integral del Río Paraná y su Influencia en el Área de la ciudad de Santa Fe, con que cuenta el Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente de la Provincia de Santa Fe.

El gálibo vertical del puente (su punto de mayor altura) será de 35 metros IGM, es decir respecto del o ubicado a la altura del mar según las mediciones del Instituto Geográfico Militar.

En cuanto al resto de la conexión -entre el nuevo puente sobre el río Santa Fe y la futura estación portuaria- es importante destacar que se piensa construir 9 puentes aliviadores, que sumarán 2060 metros.

El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, mediante decreto 1801 de 2009, asignó la partida presupuestaria para el llamado a licitación del Proyecto Ejecutivo y Construcción del Puente y la Conexión Vial y Ferroviaria sobre el Riacho Santa Fe.

Nuevas instalaciones del nuevo Puerto de Santa Fe

La AAEMM Santa Fe a través del compañero Adrian Manfrin miembro de la CD Nacional del Sindicato y en representación de la FeMPINRA, estuvo presente en el acto de lanzamiento del anteproyecto de construcción de los accesos a las nuevas instalaciones del nuevo Puerto de Santa Fe, que se financiará con partidas presupuestarias nacionales, según el decreto N° 1.801/2009 de la presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, que compromete 57.000.000 de pesos a tales efectos.

Recordemos que el proyecto de Reconversión del Puerto se inició durante la gestión del Cro. Ricardo Luján – hoy subsecretario de Vías Navegables - en el año 2003 estando al frente del Ente Portuario y pretende favorecer el comercio internacional de toda la zona de influencia portuaria.

Ricardo Luján definió la situación de Santa Fe como “particular” y explicó que si bien se cuenta con 800 millones de pesos para las obras, el gobierno provincial presenta demoras injustificadas en la concreción del proyecto. Por eso, este lanzamiento viene a acallar las voces de protesta de nuestra Asociación, que en consonancia con políticos de distintas vertientes empujamos a esta decisión. Aclaramos que las sumas para la construcción de los accesos ya estaban disponibles desde el 2009 y no se había tocado un solo peso.

Ahora nuestra petición urgente es la de la expropiación de las 2900 hectáreas de la isla la Margarita ya aprobada por ley provincial 12855 que declara de interés general y de utilidad pública a los bienes muebles e inmuebles que se declaren necesarios para la reconversión de la estación portuaria.

Esta acción es necesaria urgentemente para que se concrete el traslado, hacemos referencia que el 26 de octubre de 2010 – tal como se publicó en la edición de febrero de esta revista - se presentaron 27 propuestas para la reconversión del Puerto de Santa Fe.

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; Tecs 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.

Como se ve la intención empresarial existe totalmente, hacemos referencia que desde hace 30 años y en consonancia con la CD Nacional de AAEMM (Cro. Victor Raúl Huerta) y la recordada figura del compañero Hugo Pesante, venimos fogueando para que se haga realidad la reactivación de nuestro puerto, se reflote la Marina Mercante nacional, su industria naval y se respete el pabellón en todos los barcos que transitan la hidrovía y mares argentinos, aplicando convenios locales.

Nuestra lucha fue, ha sido y será ineludible. No nos asustaron ni los gobiernos de facto, ni algunos constitucionales provinciales y hasta nacionales. En el año 1981 Walter Klein - funcionario del gobierno de facto dependiente de Martínez de Hoz - firmó la resolución 125, que permitió la instalación de los puertos privados, violando claramente la Constitución Nacional y afectando terriblemente a numerosos puertos de todo el país, entre ellos Santa Fe. Merced a esa disposición, comenzaron a pulular cerca de Rosario, luego Bahía Blanca y Quequén



El Subsecretario de Vías Navegables Ricardo Luján junto al autor de la nota

y una multiplicidad de terminales portuarias con prebendas significativas.

Pelear contra estos intereses nos costaron amenazas, aprietes y molestias gratuitas de todo tipo pero nunca bajamos los brazos. La reactivación del Puerto de Santa Fe es vital para la zona.

Así lo entiende nuestra Presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner a quien apoyamos políticamente, e insta a este hecho a través del Cro. Ricardo Lujan. Por eso no se puede postergar más, ya que traería aparejado, además, el desarrollo de un Polo Industrial alrededor del Puerto en el espacio físico de islas entre Santa Fe y Paraná o sea se crearían miles de puestos de trabajo (constituyéndose en el polo fabril mas grande de Sudamérica si se hace realidad). Por lo tanto apostamos y bregamos para que se concrete el traslado y la reconversión - cuanto antes - y que se acaben las excusas del gobierno provincial para bien de todo el sector Marítimo Portuario y de la ciudad de Santa Fe.

Adrián Manfrin
Miembro del CD Nacional de AAEMM

PUERTOS: SAN PEDRO

Avances en San Pedro

En una reunión del Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro, llevada a cabo en el Centro de Comercio e Industria, participaron representantes de múltiples sectores de la actividad portuaria para intercambiar opiniones ante el inicio de la próxima campaña de carga de frutas frescas en el puerto sanpedrino y abordar, además, cuestiones relacionadas con el control y prevención de tráfico de estupefacientes. Al encuentro

asistieron representantes de la Dirección General de Aduana, la Prefectura Naval Argentina, la empresa Estibaje San Pedro, la Agencia Marítima Sucesión Saliva, los sindicatos portuarios, Marina Mercante, Guincheros, Apuntadores, Estibadores y Serenos de Buques, además de la empresa Probyt, en su carácter de Organización de Protección, reconocida por el Puerto de San Pedro. El prefecto principal Oscar Correa informó, entre otros

temas, sobre la situación mundial actual del tráfico de estupefacientes y comentó detalles sobre la situación actual y las estrategias planificadas para los próximos meses. A su vez, se analizaron las herramientas de prevención disponibles en la instalación portuaria y se anunció que el puerto ha certificado doblemente todos los procedimientos preventivos del código de protección, como así también las normas ISO 9001:2008.

Nueva sede



El nuevo secretario general de la seccional San Pedro, Matías Franco, da la bienvenida.

San Pedro Mariano Veiga y Jorge L. Pancrazio en representación de la agencia marítima Sucesión Carlos A. Saliva S.R.L.

“Pepe” Giancaspro puntualizó la importancia de tener esta posición fija en el mapa portuario nacional en función del crecimiento que está mostrando la actividad en la zona y el Presidente del Consorcio del Puerto hizo hincapié en el valor que tiene para ellos tener la representación oficial de la FeMPINRA en la zona para el tratamiento directo de toda la problemática que genere la actividad. Villaverde y Amarante les transmitieron a los compañeros y a los medios presentes el soporte y la presencia gremial permanente de la Federación y finalmente, el compañero Rebollo les explicó la importancia de la comunicación interna y externa de todas las actividades que se realicen.



José “Pepe” Giancaspro, secretario del Interior de la FeMPINRA, saluda a los compañeros trabajadores de San Pedro

(SCEP) ; 1er. Vocal Suplente: Jorge Carmona (SUSEB) y 2º. Vocal Suplente: Mariano Montes (SEAMARA). La Comisión Revisora de Cuentas estará integrada por José Corado (SUSEB) y Nazareno Morales (SGyMGM),

Nos mudamos. Ahora la nueva sede de la FeMPINRA en San Pedro (Bs.As) está ubicada en Belgrano 640. Para oficializar el acto e inaugurar la propiedad se hizo presente una comisión de la federación encabezada por nuestro Secretario de Interior José “Pepe” Giancaspro (SCEP), acompañado por el secretario de Prensa Luis Héctor Rebollo (SEAMARA), el Secretario Gremial Eduardo Villaverde (AAEMM) y el Subsecretario Gremial Daniel Osvaldo Amarante (SGyMGM). Concurrieron los compañeros trabajadores portuarios y marítimos de la zona y también estuvieron presentes el Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de



Además, quedó constituida al Comisión Directiva que estará integrada por:

Secretario General: Matías Franco (AAEMM) ; Secretario Adjunto: Pedro Domínguez (SUPA) ; Tesorero: Darío Chichizola (SGyMGM) ; Protesorero: Diego Balcaza (SEAMARA) ; Secretario de Actas: Esteban Mesquida (AAEMM) ; Secretario de Organización: Raúl Duzac (SCEP) ; 1er. Vocal Titular: Pablo Pan (SUPA) ; 2º. Vocal Titular: José Domínguez



Amarante, Giancaspro, Villaverde y Rebollo -miembros del Consejo Directivo de la FeMPINRA- en el acto inaugural

Aniversario: El Puerto celebró 78 años



El 25 de mayo de 1933, iniciaba su vida útil ese puerto, con la entrada del buque de ultramar Themoni de bandera griega. Lo hizo con todas las facilidades y seguridades necesarias para operar cómodamente, tanto para su entrada como maniobra de atraque, cumplida en sólo quince minutos y sin uso de remolcadores. Dirigió las maniobras de atraque el Práctico Juan Peralta, certificó las obras portuarias el Ingeniero Felipe Calvo Molinari, encontrándose presente el Receptor de Rentas Nacionales Don Juan José Soto y Calvo. La firma fletadora del buque fue Bunge y Born Ltda., la que fue representada localmente por Don Alberto J. da Silva, actuando como Agente Marítimo Don Carlos Saliva.

Continúan las obras en muelle y viaducto de acceso al puerto

El secretario de Estado de Transporte, Daniel Álvarez, realizó una recorrida por el puerto de Puerto San Julián, con el objetivo de interiorizarse de las obras que allí se están llevando adelante referentes a la remodelación, reparación, refuerzo y adecuación integral de la estructura del muelle y viaducto de acceso del puerto. En ese sentido, junto a Eduardo Meza responsable de la delegación portuaria, que se encuentra bajo la órbita de la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz, dependiente de la cartera de Transporte Provincial, realizaron un recorrido de las instalaciones y el predio portuario, visitando para ello en primer lugar el galpón-taller, propiedad de la UN.E.PO.S.C., que cuenta con una superficie de más de 200 metros cuadrados, y está destinado al almacenamiento de material pesado y elementos mecánicos.

En la oportunidad, el Secretario pudo interiorizarse in situ sobre las obras finalizadas recientemente, que tienen que ver con la seguridad del muelle, en las que se relevaron los sistemas de lucha contra incendios - que constan de un sis-



tema completo de agua con un caudal de 420 litros por minuto – a través del cual se puede proyectar el agua a una altura mínima de 15 m. y a una distancia mínima de 25,0 metros. Se agregó además que los picos de proyección se encuentran en dos gabinetes de Emergencia, distribuidos en dos puntos estratégicos del muelle desde donde se desprenden las mangueras para la acción directa contra el fuego.

Sobre este aspecto, se indicó a su vez que los gabinetes disponen de salvavidas circulares con

80 metros de cabo y con boyas luminosas, para una rápida detección a la distancia de hombre al agua, como así también que cuentan con los matafuegos correspondientes.

Otros de los aspectos que Álvarez pudo verificar, en los 62 metros de plataforma del muelle, es que se cuenta con un sistema de iluminación compuesto por una torre de iluminación de una altura de 20 metros con un reflector de 500W y 2 reflectores de 2000W, 4 medidores de lectura para la provisión de energía eléctrica a Buques, y una red de agua potable de cuatro

bocas para provisión, la que fue recientemente construida.

Todas estas obras de remodelación, y adecuación integral de la estructura del muelle y viaducto de acceso, se suman al nuevo edificio administrativo de la Unidad Ejecutora Portuaria, cuya obra civil se encuentra finalizada y en un lapso no mayor a 60 días se encontraría equipado con mobiliario administrativo completo, señalaron desde la Secretaría de Estado de Transporte.

PUERTOS: CALETA OLIVIA

Genera expectativa inminente funcionamiento de nuevo astillero

El intendente Fernando Cotillo analizó con empresarios y expertos navales provenientes de Rusia y referentes del astillero SPI, radicado en el puerto local, el desarrollo de esa industria en Caleta Olivia y los mercados potenciales que podrán repercutir en la vida económica y social de la ciudad y la región.

Como referentes de la industria naval de Rusia estuvieron el profesor Vladimir Alexandrov, presidente de Science & Technology Society of Shipbuilders of de Russian Federation; Mikhail Maksimenko, director general de la firma Sudoimport External Economic Association, y Vladimir Kovalevski, director de la empresa Techmashservice. Estos referentes fueron acompañados por una traductora y por Miguel Angel Sánchez, gerente de Relaciones Institucionales de SPI Astilleros, empresa radicada en el Puerto Caleta Paula.

El motivo del encuentro fue dialogar acerca de las expectativas que genera la pronta puesta en funcionamiento del nuevo astillero, que permitirá multiplicar la capacidad de trabajo del actual emprendimiento naval de la ciudad.

La conversación entre el mandatario y los emisarios rusos enfatizó en los beneficios sociales y

económicos que la emergente actividad traerá aparejados para la ciudad y la región.

El surgimiento de una industria metal mecánica, acorde a los requerimientos de la actividad naval,



la necesidad de contar con una logística en materia de atención a los recursos humanos y la generación de oportunidades laborales en la actividad propiamente dicha, serán acompañados por la política en materia de desarrollo que lleva adelante la gestión municipal en cooperación con autoridades nacionales y provinciales.

En tal sentido, el jefe comunal puntualizó que “la

visita de estas personas, que son expertas en la materia que como ciudad deberemos ir aprendiendo, es muy fructífera en diversos sentidos. Uno de ellos es la comprobación de que el desarrollo que pretendemos para la ciudad pasará necesariamente por nuestro parque industrial y nuestro puerto, y que desde fuera del país ya se ven con buenos ojos las potencialidades de Caleta Olivia, como punto de contacto de la Patagonia argentina con los mercados mundiales”.

Asimismo, al ser consultados los referentes rusos, explicaron que el astillero local tiene muy buenas expectativas, en función de la captación de mercados para la construcción de barcos y otras maquinarias navales.

Del mismo modo, puntualizaron que el avance de obra y la fuerza sinérgica que demuestra tener la operadora patagónica “nos pone muy contentos, porque nos demuestra que aquí no se está perdiendo el tiempo, sino que se está trabajando a conciencia y con objetivos más que claros en relación al desarrollo de la actividad”.

Fuente: laopinionaustral.com.ar

PUERTOS: DIAMANTE

Partió para China un buque con 30.000 toneladas de soja a granel



Se trata de la primera embarcación de gran porte que ingresa en el año al Puerto de Diamante. En lo que va de 2011 ya se cargaron otras 20.000 toneladas en barcazas, hacia diversos destinos.

Un buque de ultramar de Bahamas parte desde el puerto privado de Diamante con 30.000 toneladas de soja a granel, teniendo como destino China.

El Panamax arribó el jueves 14 de abril a la terminal portuaria diamantina, e inmediatamente se inició la carga. Según especificó Juan Carlos Favotti, presidente del Ente Autárquico del Puerto de Diamante se trata del primer buque de gran porte que ingresa en el año, en tanto informó que para el jueves 21 estaba prevista la entrada de una embarcación de similares características.

No obstante, el presidente del ente portuario aclaró que desde enero de 2011 hasta la fecha más de 20.000 toneladas de cereales partieron desde el puerto de Diamante, en barcazas, con diferentes destinos.

En relación al dragado del acceso al puerto, Favotti recordó que desde diciembre de 2009, que se encuentra en la zona la draga 402 C de la Secretaría de Vías Navegables de la Nación. En estos momentos están a la espera de la firma de un nuevo convenio de cooperación entre la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y la secretaria de Transporte, Puertos, Vías Navegables y Ferroviarias de la provincia. El actual acuerdo expiró el 30 de abril y lo que

se prevé a partir de la firma de un nuevo acuerdo es el envío de nuevos fondos para continuar las tareas de dragado.

“Mientras tanto, tanto la terminal pública como la privada están en condiciones y operando normalmente”, destacó Favotti.

Nuevas grúas y administración s

Roberto Benitez, actual interventor del Puerto, destacó que en breve se contará con dos nuevas grúas y que se están trabajando en el cambio hacia la nueva Autoridad Portuaria. Los beneficios a los productores. Como influye en otros proyectos sobre el Paraná. La investigación del presupuesto de Puertos.



La renovación y actualización del Puerto de Barranqueras está dando sus primeros pasos. La compra de dos nuevas grúas para realizar las tareas de carga y descarga es una de las primeras medidas que se adoptarán, en el marco del inicio de la puesta en marcha del Plan Maestro para el Puerto de Barranqueras. Otra de ellas es la instrumentación del nuevo modelo de administración de ese ente.

“En unas semanas ya estaremos realizando la adjudicación de dos grúas para el Puerto. Es una de las primeras medidas que se tomaron” dijo - consultado - el interventor de dicho puerto, Roberto Benítez. Los equipos que se adquirirán serán dos nuevas grúas de muelle fijas, con capacidad de 45 toneladas a 26 metros de distancia, y apertura de de licitación se realizó el 2 de marzo pasado.

Otra de las iniciativas que ya comienzan a realizarse es el cambio en la manera en que se maneja el Puerto. “Actualmente estamos dando forma a la nueva Autoridad Portuaria, que será autónoma, y viene a reemplazar a la Intervención a la que actualmente está sujeto el Puerto” sostuvo Benítez. Buscan, con la finalización de la Intervención Provincial Portuaria, un cambio en el modelo de la gestión del organismo, en pos de modernizarlo y adecuarlo a los requerimientos que tendrá en su búsqueda de posicionarse como el segundo puerto en importancia del país. “Por el momento, se nombrará a un Director General”, sostuvo el actual interventor acerca de cómo se compondrá ese nuevo ente.

Por otra parte, Benítez destacó que esta semana estarán “recibiendo diez contenedores vacíos, que van a ser utilizados como parte de las pruebas que venimos realizando. Y en poco tiempo, queremos aumentar esa cantidad a 30 contenedores”. El funcionario también destacó que “hacia mucho tiempo que no se recibían contenedores vacíos para su posterior carga”.

LOS BENEFICIOS PARA LOS PRODUCTORES

Consultado acerca de los beneficios que ofrece el transporte fluvial a los productores de la región, en comparación con el terrestre, aseguró que “según los evaluaciones que venimos realizando, el productor se ahorra en total \$40 por cada tonelada”. Esto se suma a los ingresos generados por el total de servicios que ofrecerá, una vez terminado, este punto estratégico multimodal, con el funcionamiento del sistema de almacenamiento y transferencia de granos de la Compañía Logística del Norte a partir de la transferencia a la provincia de la Ex Junta Nacional de Granos.

EL PUENTE

La conexión con la vecina provincia de Corrientes es otro tema que abordó el interventor del Puerto de Barranqueras. Al respecto, sostuvo que “estas obras, a priori, no deberían afectar en nada a la construcción y funcionamiento del segundo puente entre Chaco y Corrientes”.

En cuanto al tránsito interprovincial, durante los últimos días se conoció la propuesta de la Liga Naval Argentina (LNA) para que se reactive el funcionamiento de la balsa como método de transporte entre las costas de Corrientes y Chaco, con el objetivo de ayudar en la descompresión del tránsito automovilístico a través del puente General Manuel Belgrano. La LPA es una asociación civil sin fines de lucro que tiene entre sus objetivos el “estudiar, divulgar, propulsar y organizar actividades relacionadas con el desarrollo y aprovechamiento integral de los litorales marítimos, fluviales y lacustres y de sus zonas de influencia y muy especialmente del mar argentino en su más amplia acepción”. Si bien la propuesta conocida no especifica detalles acerca de cómo funcionaría, para Benítez “no significa ninguna dificultad para el Puerto. Sabemos que se está hablando del proyecto, pero desconocemos las características específicas como para saber si el Puerto estará en condiciones o no de recibir a la balsa”.

LA INVESTIGACION DEL PRESUPUESTO

Benítez también se refirió a la investigación que está llevando adelante el Tribunal de Cuentas de la provincia, a partir de dudas sobre cómo se gastaron \$19.437.075 del presupuesto 2009 del Puerto de Barranqueras. “Lo que pasa es que nosotros manejamos fondos del Estado Nacional, y le mandamos las rendiciones de esos números a la Nación para que la SIGEN los audite. Y a la provincia le enviamos copias certificadas de esas mismas rendiciones. El tema es que desde el tribunal también nos piden los originales, y al tener las copias es por eso que observaron esos gastos. Pero es algo que se va a resolver”, confió el funcionario.

Fuente: Diario de la Región Resistencia

son las primeras medidas

Llegó el primer tren de barcas al Puerto

El gobernador Jorge Capitanich recorrió las instalaciones del Puerto de Barranqueras, en donde participó de la llegada del primer tren de barcas que comienzan a operar activamente tras la puesta en marcha de un programa de reactivación integral del lugar, enmarcado en un Plan Maestro.

Este programa presentado ante la Corporación Andina de Fomento (CAF), prevé una inversión entre sectores públicos y privados por un valor de 230 millones de dólares.

Acompañado del interventor del Complejo Portuario, Roberto Benítez, el primer mandatario provincial también recorrió y fiscalizó el lugar donde se instalarán nuevas norias y grúas para hacer más eficiente el proceso de traspaso de cargas. “Para agosto, el puerto sumará dos nuevas grúas de gran magnitud y en abril se comenzaron con los trabajos de la ex Junta Nacional de Granos que permitirá un sistema integrado de cargas y almacenamiento”, recordó Capitanich.



Hasta el momento, a través del Puerto de Barranqueras ya se han podido movilizar más de 2 millones de toneladas y se proyecta elevar esta cifra a 5 millones a partir de la restructuración integral del complejo portuario.

Complejo portuario de alta calidad

El Plan Maestro presentado oportunamente por el gobernador prevé la recuperación e integración total del Puerto con un espacio costero del riacho Barranqueras de 14 kilómetros al que se anexará un espacio de 426 hectáreas para actividades portuarias y logísticas y otras 340 de reserva que constituirán el complejo portuario Barranqueras – Vilelas.

Este plan que forma parte de las políticas activas que viene llevando adelante esta gestión tiene como principal objetivo posicionar al Chaco como un verdadero punto estratégico de explotación y desarrollo industrial nivel internacional.

En este contexto el conjunto de inversiones y obras previstas en este Plan Maestro apuntan a transformar al complejo portuario de Barranqueras en el segundo puerto (detrás del de Rosario), con más alta densidad y calidad de tráfico pluvial de la Argentina.

En este contexto se han promovido instrumentos que permitan la autarquía administrativa de la Administración Portuaria, con un sistema de concursos por antecedentes y oposición para las diferentes áreas de manera de contar con un gerenciamiento de alta calidad.



Centro de logística integrada

Este plan de desarrollo sustentable del Puerto de Barranqueras se complementa con una serie de acciones realizadas previamente que posibilitaron la inclusión del riacho Barranqueras como vía navegable secundaria en el contrato de mantenimiento, dragado, balizamiento y señalización de la Hidrovía Paraná-Paraguay. También se integra con el sistema de almacenamiento y transferencia de granos de la Compañía Logística del Norte a partir de la transferencia a la provincia de la Ex Junta Nacional de Granos.

La voluntad de esta gestión es convertir a la provincia en un centro de logística integrada para sustentar la visión estratégica del Chaco de transformarse en una potencia agroalimentaria, energética y siderúrgica.

“Esta logística integrada permitirá tener bajos costos y mayor competitividad de manera de optimizar la capacidad productiva, mejorando sustancialmente las ganancias de los productores chaqueños”, dijo el gobernador. Un punto fundamental que tendrá este complejo portuario es su integración al sistema ferroviario que está en pleno proceso de revitalización que prevé recambio integral de vías férreas realizado con financiamiento de la CAF.

Se concretó la transferencia de cargas

La reactivación integral de la estación fluvial de Barranqueras fortalece las perspectivas del complejo, como Hinterland portuario del norte, de motorizar la movilización de 3 a 5 millones de toneladas en los próximos años y 1000 contenedores mensuales.

El gobernador Jorge Capitanich visitó las instalaciones del Puerto de Barranqueras donde supervisó la operatoria portuaria que abarca un total de 120 contenedores; un hecho que no se producía desde hace años en la estación fluvial. Esta nueva operatoria de transferencia de cargas, que se suma a las realizadas a través de carga a granel, se enmarca en el proceso de reactivación integral de toda la estructura portuaria.

Acompañado por el ministro de Economía, Eduardo Aguilar y el interventor del Puerto de Barranqueras, Roberto Benítez; el gobernador supervisó la primera transferencia de cargas a partir de contenedores. En este contexto Capitanich destacó que este tipo de operatorias se vuelven a realizar en el Puerto de Barranqueras después de muchos años, marcando así el comienzo de una nueva etapa de fuerte operatividad del complejo portuario.

El primer mandatario explicó los alcances de las obras estructurales de la Hidrovía Paraná – Paraguay, con la posibilidad de tener balizamiento, señalización y dragado, permiten usar el canal durante las 24 horas e implican el aumento de velocidad en la rotación de cargas, disminución de los costos fijos y la reducción de los costos de flete de transporte fluvial que se complementan con una mejor accesibilidad a del transporte ferroviario y terrestre.

En este contexto de reactivación integral del complejo portuario, con obras de infraestructura estructural, se sumarán, a partir del 25 de agosto, dos nuevas grúas de gran porte que permitirán dinamizar los procesos de cargas y descargas. “Este conjunto de acciones le van a permitir al Chaco tener un complejo con el modelo de hinterland portuario con una perspectiva de movilización de cargas de 3 a 5 millones de toneladas para los próximos años”, adelantó Capitanich.

Puerto estratégico del norte argentino.

El gobernador resaltó el rol estratégico que tiene el Puerto de Barranquera para la estructura productiva de la provincia y de todo el Norte argentino en su vinculación con el MERCOSUR. En este sentido recordó que todo el conjunto de obras que incluyen el plan de desarrollo sustentable del complejo portuario, apuntan no solo a motorizar las mercancías de origen desde el Puerto, sino también ser un punto de destino para bienes intermedios y de consumo que no se puedan producir en la provincia, generando así un abaratamiento de los insumos para que tengan un impacto positivo en el salario de la población.

Este plan de desarrollo en su conjunto además de tener un fuerte componente de inversión pública, tiene previsto sumar inversiones privadas para potenciar toda la estructura portuaria.

Este plan de desarrollo sustentable del Puerto de Barranqueras se

complementa con la integración del sistema de almacenamiento y transferencia de granos de la Compañía Logística del Norte a partir de la transferencia a la provincia de la Ex Junta Nacional de Granos.

Una continuidad de reactivación plena.

Por su parte Aguilar aseguró que las operatorias de embarques para exportación de contenedores –con carbón y pisos de madera, entre otros productos fabricados en la provincia- marca la continuidad de la plena reactivación del Puerto de Barranqueras.

Para el jefe de la cartera económica, este tipo de operaciones son muy positivas porque la terminal portuaria es parte estratégica de la reactivación productiva e industrial para el Chaco que impulsa la gestión Capitanich.

“Este tipo de operatorias marcan la continuidad de la reactivación del Puerto; impulsando también la inserción de la provincia en cuanto a

comercio exterior y posicionando al Chaco como receptor de inversiones”, señaló Aguilar. El ministro indicó que pisos de madera y carbón son algunos de los productos manufacturados en la provincia y que formaron parte del embarque de los más de 100 contenedores.

“Es muy importante que desde aquí partan los contenedores para exportación porque desde hace muchos años no se concretaba este tipo de operatorias”, destacó.

Aguilar también hizo referencia a la producción primaria que sale de la provincia con destino de exportación. “Es muy amplia y, en algunos casos, somos los primeros exportadores a nivel nacional”, indicó.

Por último, afirmó que hay una buena concentración de salida de producción y otros productos industrializados, lo que reafirma el camino industrial que impulsa esta gestión de gobierno.

La meta.

El interventor del Puerto aseguró que la idea de todo el plan de desarrollo es generar un fuerte dinamismo en el trabajo portuario de manera de tener una continuidad durante las 24 horas.

Benítez remarcó que la idea a partir de este inicio de operatoria de cargas, vía contenedores, es alcanzar con el correr del tiempo un movimiento total de 1.000 contenedores mensuales. En ese punto resaltó la integración que tendrá el complejo portuario, con la Compañía Logística del Norte para dotar a la actividad portuaria de un alto perfil y performance para optimizar la salida de la producción a través de la vía fluvial.

Fuente: Compacto Nea (Resistencia)



s de 120 contenedores en el Puerto

AGUILAR: EL PUERTO, ANTES ESTANCADO, HOY ES MOTOR DE CRECIMIENTO PARA TODA LA PROVINCIA



El ministro de Economía, Industria y Empleo, Eduardo Aguilar, participó de la inauguración del Centro de Acopio de Barraqueras y aseguró que el Puerto se transforma en motor de crecimiento y desarrollo para toda la provincia.

“El Puerto era otro de los símbolos del estancamiento del Chaco, pero que hoy, en base a políticas estratégicas de esta gestión, comienza a convertirse en motor de crecimiento y transformación de la provincia”, afirmó Aguilar.

El jefe de la cartera económica-industrial destacó el fuerte rol que juega el gobierno provincial en cuanto a la reactivación y la refuncionalización de la ex Junta Nacional de Granos y la terminal portuaria de Barraqueras.

“El Chaco es hoy una de las provincias argentinas y de la región con mayor potencial frente a un escenario internacional inmejorable para los próximos 10 años”, subrayó Aguilar.

Por último, el ministro hizo referencia a que con una participación activa del Estado, se apunta a una provincia dinámica, con industrialización y con productores que “llevan en su sangre la herencia de sus padres y abuelos del sacrificio, el esfuerzo y el progreso”.

“Estamos apostando muy fuerte al tema del dragado”

El interventor del Puerto de Barraqueras, Roberto Benítez, trazó un panorama positivo del movimiento de la estación portuaria y su promisorio futuro a partir de asegurar condiciones de navegabilidad todo el año, se refirió también a nuevas inversiones.

En declaraciones a FM Guemes, Roberto Benítez expresó su satisfacción por el trabajo que se viene desarrollando hace tres años en el Puerto de Barraqueras y admitió que se están cumpliendo los objetivos trazados por Jorge Capitanich, aunque aún falta mucho por hacer.

“Ya entró un buque motor de 110 metros de eslora, uno de los más grandes que navega la hidrografía y bajamos 102 contenedores y se va a trabajar en su carga en estos días, para volverlos a sacar. Para nosotros es un hecho importante, una cuestión que la veníamos trabajando”.

“Hace 11 años que no entraba un buque de estas características y hace 7 años que no se sacaba un contenedor por río, por lo tanto tiene una significación muy importante, esto lo venimos trabajando hace un año para lograr este operativo. Esto demuestra que el puerto está recobrando su nivel de trabajo, está consolidando las expectativas y el futuro es promisorio”.

“Nosotros estamos apostando muy fuerte al tema del dragado, el 25 de agosto estarán funcionando comercialmente dos grúas cero kilómetro, una grúa móvil que nos va a permitir mover los contenedores vacíos, es una inversión de más de 40 millones de pesos”.

“Estamos trabajando muy fuerte, tratando de lograr cada uno de los objetivos que el Gobernador nos fue trazando, poner el puerto en condiciones, garantizar las cuestiones básicas para que el puerto opere con normalidad. Esta semana ya estamos comenzando con el dragado de la ex Junta Nacional de Granos para darle

operatividad a esa zona”.

“El ferrocarril ya llega, tuvimos un operativo de proa que llegó inclusive a la ex Junta Nacional de Granos: Hoy se están generando las condiciones mínimas para que todas las cuestiones se comiencen a desarrollar y a partir de ahora ir perfeccionando cada una de ellas para que seamos sumamente eficientes, para que sea el Riacho Barraqueras en sus 14 kilómetros, a partir de la firma Colono, que es la que está administrando la ex Junta Nacional de Granos, lo que va a ser el nuevo Ente Portuario Barraqueras, cada uno de los operadores privados dándole la certeza y la seguridad que podemos entrar y trabajar los 365 días del año”.

“Nos falta mucho por hacer pero hemos avanzado muchísimo en relación a lo que era cuando asumimos hace poco más de tres años. Por ejemplo la empresa que bajó los contenedores es privada, está apostando al funcionamiento del puerto. Ahora estamos trabajando y se está instalando una empresa que es una de las más grandes de transporte por río en la Argentina, que va a aprovisionar de combustibles a sus buques a partir del Puerto de Barraqueras”.

“Estoy viajando a Buenos Aires, tengo una reunión con una empresa petrolera de envergadura que quiere venir a hacer una inversión en nuestra zona, esto tiene que ver en que nos estamos transformando en creíbles. Hoy tenemos una draga que está trabajando en forma permanente y podemos atender de manera rápida las situaciones de emergencia que se van presentando, esto es darle seriedad a la cuestión”.

“También estamos trabajando para incluir a un Riacho Barraqueras como vía secundaria de navegación, esto significa que lo vamos a incluir dentro del contrato de Hidrografía S.A., lo que nos va a dar previsibilidad de navegación todo el año, excepto que tengamos una bajante extrema como tuvimos en el período 2008-2009. En condiciones normales vamos a poder desarrollar nuestra tarea sin ningún tipo de inconvenientes”.

Fuente: Chaco Día por Día (Resistencia)

PUERTOS: PROVINCIA DE BUENOS AIRES

En la última edición de la revista, publicamos el informe de la Subsecretaría de Puertos de la Pcia. de Bs.As. con el detalle de la operatoria de los puertos bonaerenses. Ahora creemos oportuno reproducir conceptos sobre el mismo tema, emitidos por el Gobernador.

El gobernador Scioli hizo foco en el crecimiento de los puertos bonaerenses

Daniel Scioli no sólo camina los puertos, también habla de ellos. El mensaje del Gobernador bonaerense ante la Asamblea Legislativa, en la inauguración del 139º Período de Sesiones Ordinarias, dejó en claro que este sector seguirá ocupando un lugar clave en su agenda.

En reiteradas oportunidades, Scioli hizo referencia a la importancia del rubro portuario. Una de sus primeras menciones fueron los números positivos de 2010. "Los puertos incrementaron 36% los volúmenes operados. Prometimos más provincia en el mundo y más mundo en la provincia. Cumplimos: Las exportaciones de nuestros productos primarios subieron 53% y las de origen industrial, 23%", dijo.

A su vez, incluyó a los puertos al señalar que "desde el gobierno provincial asumí el desafío de proyectar la región Capital hacia el futuro. Estamos potenciando su infraestructura portuaria, su patrimonio histórico y arquitectónico, su diseño urbano y agricultura periurbana, y su intensa vida científica y académica".

De hecho, el año pasado se lo vio caminar periódicamente los puertos e impulsar las obras públicas que favorezcan la complementación de los puertos como nodos de negocios entre zonas agroecológicas, distritos productivos, parques industriales y polos tecnológicos.

Estas menciones se sintieron como un

respaldo a la gestión de Luis Abot, subsecretario de Actividades Portuarias y principal funcionario en esta materia. Fue el subsecretario quien destacó que los hechos concretos y logros a los que hizo referencia el gobernador "son sólo la consecuencia de una política portuaria diseñada por Scioli antes de asumir en la provincia. Esto habla de su visión estratégica a la hora de abordar cualquiera de los sectores que implican su gestión, nosotros desde puertos no hacemos más que poner en práctica esa visión".

En su discurso, el Gobernador se tomó un tiempo para dar ejemplos concretos como el del Puerto la Plata, que "ingresa en una nueva era en la que tendrá una capacidad logística anual de un millón y medio de contenedores, gracias a iniciativas privadas, promovidas por



el Estado con leyes que ustedes sancionaron".

A su vez, recalcó: "Acompañamos estas inversiones con grandes obras: la transformación

del aeropuerto en una terminal de pasajeros y de carga internacional, esperada por más de 20 años, la autopista Presidente Perón que la Nación ya comenzó a construir y que unirá el acceso Norte de la Panamericana y el Camino del Buen Ayre con la autopista Buenos Aires-La Plata, integrando 15 partidos del Conurbano y la nueva bajada de esta autopista hacia Ensenada y Berisso, que licitaremos en este 2011. Trabajamos para que la capital del sur de la provincia, el único puerto de aguas profundas del país, siga consolidando su perfil exportador".

De Bahía Blanca, resaltó que "en diciembre creamos la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales y promovimos grandes inversiones privadas. Gracias a ellas, este año se ampliará la capacidad de almacenaje de cereales y oleaginosas, a lo que se suma la próxima construcción de dos muelles en la terminal de la Central Termoeléctrica". (N. de la R.: este tema lo publicamos en nuestra edición anterior en la página 24).

También apuntó: "La infraestructura vial sirve al desarrollo de terminales portuarias como la de Dock Sud, que sigue expandiéndose gracias a la coordinación pública privada".

El Gobernador resumió que estas obras generan el marco de previsibilidad necesaria para nuevas inversiones como aquellas que llegarán con la creación de cuatro nuevos agrupamientos industriales en la región".

PUERTOS: USHUAIA

Analizan problemáticas del puerto

USHUAIA.- El ministro de Gobierno Guillermo Aramburu junto al presidente de la Dirección Provincial de Puertos (DPP), Alejandro Berola, se reunieron con representantes del Consejo Asesor Portuario, con quienes abordaron diversos temas relacionados a la actividad del sector.

Según informó Berola, el encuentro tuvo un resultado «muy positivo», ya que entre los temas planteados «se habló acerca de varias problemáticas relacionadas con la logística, la política, a la movilidad y a la gestión del puerto». También se conversó lo referido «al tema de la

plazoleta fiscal, que estábamos pasando un cuello de botella pero que ya se ha arreglado; y algunas cuestiones de las tarifas.

Además «se plantearon algunas metodologías de trabajo, como por ejemplo que el Consejo confeccione resoluciones con respecto a cuáles son las decisiones en común que ellos tienen, para plantearlas y para que, a partir de ahí nosotros, como autoridad portuaria, podamos tomar medidas».

Por otro lado, Berola aseguró que desde el Gobierno «se ratificó la gestión de las autoridades

portuarias, así como también los representantes del Consejo entendieron que lo mejor para las políticas portuarias es la continuidad de las personas».

Al Consejo Asesor Portuario lo integran las cámaras de comercio, de turismo, todos los operadores, los armadores, los sindicatos, la Prefectura, la Municipalidad, los camioneros, la cámara de pesca, entre otros.

Fuente: El Sureño (Tierra del Fuego)

Por orden de la Corte reformulan el puerto

El puerto de Dock Sud tiene más de 100 años, su capacidad operativa está obsoleta y allí conviven industrias que contaminan.

De un reclamo vecinal presentado por vecinos de la Villa Inflamable, asentada en el corazón de la terminal, derivó la decisión de la Corte Suprema de impulsar el saneamiento de la cuenca Matanza-Riachuelo y también el reordenamiento del Polo Petroquímico que rodea al puerto. Por eso, el Gobierno provincial diseñó –junto a otros organismos nacionales– un plan director que contempla el traslado del asentamiento, la reubicación de las industrias, la remediación de las tierras afectadas y mejoras en las vías de acceso. Se prevén inversiones por \$ 268 millones en casi cinco años y algunas obras viales ya comenzaron. En Villa Inflamable se redactó la demanda de Beatriz Mendoza contra el Estado Nacional, la Provincia, el municipio de Avellaneda y 44 empresas por daños y perjuicios provocados por el deterioro ambiental. En una decisión inédita, la Corte Suprema aceptó la demanda y condenó a los demandados. Y en 2008 intervino para que se pongan en marcha los proyectos de recuperación de la cuenca que abarca 11 distritos donde viven casi 9 millones de personas. El juez federal Luis Armella supervisa la ejecución de los trabajos.

El puerto de Dock Sud, en el límite entre Avellaneda y la Capital Federal, requiere un cambio integral. El Ministerio de la Producción bonaerense tiene previsto reubicar a las 1.500 familias de Villa Inflamable; reconvertir las industrias que funcionan en el complejo portuario y destinar casi 100 millones de pesos a la apertura de calles y a la construcción de edificios y sistemas de seguridad.

El primer paso para mejorar la operatividad del Dock Sud será la nueva delimitación geográfica compacta que permita distribuir las funciones del puerto: sector hidrocarburos, areneras, contenedores y carga general. “Es una tarea clave. Podremos tener un mayor control y administración de las actividades”, declaró el ministro de la Producción, Martín Ferré. También está planeada la construcción de una zona primaria aduanera para el control fiscal de las mercaderías.

Hoy acceden al complejo 1.500 camiones por día (45 por ciento son cisternas de combustible y 35 por ciento containers). El puerto tiene 584 hectáreas, de las cuales 315 son privadas y 189 públicas. El proyecto requiere expropiaciones y movimientos de empresas de un lado a otro.

Pero la mayor inversión se destinará al dragado de los canales: 115 millones para extraer del fondo del río unos 250 mil metros cúbicos de barro y limo. “Esto permitirá optimizar el funcionamiento portuario y ampliar el ingreso de cargueros”, dijo Ferré.

Hoy, el puerto recauda 37 millones de pesos en todo concepto. El plan maestro incluye una actualización de las tarifas por servicios que pagan las firmas instaladas. Buscan hacerlas “competitivas y sustentables”, según el programa presentado ante el juez Armella y que fue suscripto por el Ministerio de Medio Ambiente de la Nación y la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR).

Entre las obras previstas figuran accesos directos a la Autopista La Plata-Buenos Aires, la instalación de plazas y paseos en las zonas urbanizadas y la instalación de sistemas de iluminación y de seguridad. Además, habrá un mecanismo de control temprano para detectar emanaciones, efluentes y derrames, y AySA instalará una planta potabilizadora para proveer y tratar el agua que utilizarán las empresas.

Botaron el "Tritón I°"



cación fue construida para la firma Rada Ría SA y reemplazará a otra con casco de madera que ha llegado al fin de su vida útil.

La ceremonia coincidió con el Día de la Patria, una fecha muy importante para todos los argentinos y para el astillero en particular. En el discurso del directorio se recordó que un 25 de mayo de 1963 se inauguraban las primitivas instalaciones en el actual terreno junto al mar. También se hizo referencia a las similitudes entre aquel momento y el actual, por la incertidumbre existente sobre el futuro de la empresa en estas tierras portuarias.

Asimismo, se hizo alusión a la determinación y confianza que se necesita para concretar este tipo de inversiones, con financiación del propio astillero, en momentos en que la pesca ha perdido rentabilidad.

Se celebró el bautismo y la botadura número 114 del Astillero Naval Federico Contessi y Cía. Se trata del buque pes-

quero Tritón I°, una embarcación costera fresquera, diseñada para la pesca con redes de arrastre, media agua y tangones. La embar-

Privados invertirán 30 millones de dólares en el puerto

Se espera un movimiento de 300 barcasas mensuales y dos millones de toneladas de mineral de hierro anuales. El Estado trabajará en la habilitación del nuevo muelle.

Satisfechos con el nivel de seguridad jurídica del gobierno entrerriano, inversores privados que están operando en el Puerto Ibicuy decidieron encarar nuevas obras de infraestructura por alrededor de 30 millones de dólares, lo que permitirán generar un movimiento de 300 barcasas mensuales y unos dos millones de toneladas de mineral de hierro anuales. Así se lo comunicó al gobernador Sergio Urribarri el representante de la empresa Transporte Ibicuy SA (TISA), Pablo Ferulano. En este marco, el Estado se comprometió a trabajar en la habilitación de un nuevo muelle para el embarque de las cargas.

En los primeros tres meses de 2011 Puerto Ibicuy superó el volumen de carga que se moviliza en todo un año a partir de la entrada de 180 barcasas y la posterior salida de siete buques con destino a los Países Bajos, Paraguay, Venezuela e Irak. La intensa actividad de la Terminal, que se traduce en una mayor movilización de mano de obra y del sector de servicios, sumado al profundo calado natural, motivó a los inversores a encarar nuevos proyectos.

“Hemos arrancado con el puerto de Ibicuy y los clientes se encuentran muy satisfechos con el rendimiento del mismo. Lo que se ha ofrecido se ha cumplido y a nivel seguridad jurídica, que era lo que en algún momento preocupaba, las instituciones han dejado todo ordenado”, relató el representante de TISA, Pablo Ferulano, luego de un encuentro que mantuvo con el mandatario en el Salón de Acuerdos de la Casa Gris.

“Tenemos un puerto que está funcionando, documentado y hoy quiere tener más inversiones

para seguir expandiéndose”, afirmó el empresario, al tiempo que comentó que “actualmente estamos moviendo mineral de hierro. Arrancamos con un contrato de 700.000 toneladas y hoy, al verse como todo está funcionando, el cliente está pensando en mover dos millones de toneladas. Esto es algo que medianamente está cerrado y por eso también esta reunión con el gobernador”.

En otro tramo de sus declaraciones, precisó que para mover dos millones de toneladas de mineral de hierro se necesitarán mensualmente 300 barcasas. “Eso es muy importante y los clientes vienen por más porque incluso están pensando en mover 4 millones de toneladas y seguir creciendo. Y nosotros queremos darle lo que necesitan”, acotó.

Ferulano precisó que actualmente la firma emplea a 35 personas en forma directa, cifra que se incrementará con la concreción de la obras de ampliación.

Más inversiones en carpeta

En tanto, el titular del Instituto Portuario, Hugo Rodríguez, que también participó de la reunión acompañando al senador Eduardo Melchiori y al secretario de la Gestión Pública y Transporte, Pablo Biaggini, dijo estar muy satisfecho “porque en base al desarrollo que ha tenido el puerto de Ibicuy, la misma empresa que hoy está trabajando en el lugar vino a hacer una propuesta de ampliación en función de lo bien que marcharon los negocios. Además, la firma rescató la transparencia con la que ha trabajado la provincia y el apoyo que le ha dado para radicar la inversión”. Por otro lado, hizo notar que “tanto el mineral de hierro, como el clinker y el arroz”, que son los pro-

ductos mayormente exportados desde esta terminal portuaria, “mueven mucha mano de obra. Cargar un barco con arroz requiere entre 150 y 200 personas por embarque, y los minerales entre 40 y 50 personas por mes. Realmente la mano de obra es abundante y de buena calidad. Este gran movimiento hace que esta gente se mantenga ocupada casi en forma permanente”. “Esto nos motiva para seguir con esta inversión y otras que tenemos en carpeta”, continuó diciendo el funcionario, al tiempo que indicó que la empresa peticionó un nuevo muelle para poder trabajar con más mineral de hierro.

El apoyo del gobierno

El funcionario destacó además que todos estos avances en Puerto Ibicuy tienen que ver con el trabajo conjunto entre el Estado y los privados. “La gestión del gobernador para que todo esto se concrete es muy inteligente, en el sentido de que se destinaron recursos donde realmente se necesitaban y se dejó a cargo de la inversión privada aquello que le interesa promover al Estado”, subrayó.

“En el caso de Ibicuy, la infraestructura dentro del puerto la hacen los privados, pero la provincia a través de Vialidad hizo una obra importantísima en el acceso al puerto y ahora licitó otro tramo”, remarcó tras señalar que a partir de los convenios del gobierno con los privados se logró una inversión de 49 millones de pesos en obras y otros 40 millones en maquinarias.

Fuente: Agencia Federal Buenos Aires

7 buques partieron del Puerto

En los primeros tres meses de 2011 Puerto Ibicuy logró superar el volumen de carga que se moviliza en todo un año, a partir de la entrada de 180 barcasas y la posterior salida de siete buques con destino a los Países Bajos, Paraguay, Venezuela e Irak.

La intensa actividad de la terminal se traduce también en una mayor movilización de mano de obra y del sector de servicios.

Al posicionamiento internacional del puerto

del sur entrerriano, se suma la reactivación de las terminales portuarias de Diamante, Concepción del Uruguay y La Paz.

Sacar la producción por un puerto provincial significa para los productores locales un gran ahorro en transporte, teniendo en cuenta además que las tarifas de los puertos provinciales son más económicas, precisamente para favorecerlos. El titular del Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos (Ipper), Hugo Rodríguez, resaltó “el gran movimiento” que

tiene puerto Ibicuy, como así también la actividad de las demás estaciones portuarias de la provincia que “están trabajando muy bien en sus escalas y medidas”.

“Realmente el puerto de Ibicuy se está destacando por la inversión que se hizo, como no había sucedido antes”, subrayó el funcionario.

PUERTOS: GUALEGUAYCHÚ

El dragado de emergencia en el río Uruguay llevaría seis meses

El intendente de Concepción del Uruguay, Marcelo Bisogni, indicó que los trabajos de dragado del río se extenderán por al menos seis meses. "El dragado es un pedido de la Cámara de exportadores" de La Histórica, comentó el jefe comunal, y destacó que se realizará la licitación internacional para la obra definitiva. Asimismo, estimó que "a fin de año el puerto estará funcionando a pleno". El lunes 16 de mayo el gobernador Sergio Urribarri, puso en marcha el inicio de las actividades. En la ocasión el mandatario "dio inicio a la obra de reasfaltado, más

obra de agua y cloaca, de la avenida Paysandú que pasa frente al puerto".

Asimismo, el mandatario anunció el inicio del dragado de emergencia del río Uruguay de 19 pies, "un pedido importante por parte de la Cámara de exportadores".

Esto servirá "para cumplir con los pasos más complicados y poner en marcha el puerto", destacó no sin antes precisar que los trabajos de dragado llevarán "cinco o seis meses" y estarán financiados por Nación a través de la Dirección de Vías Navegables, en "16 millones de pesos".

El 25 de junio, aniversario Nº 228 de La Histórica se recordó el anuncio del gobernador respecto a que "por parte de la Comisión Administradora del río Uruguay (CARU), y se va a hacer el llamado a licitación internacional por el dragado definitivo desde el km 0 hasta el 183", dijo el intendente de Concepción.

Con la apertura definitiva del puerto y el dragado a 23 pies, más las acciones de mantenimiento y balizamiento "la idea es que a fin de año el puerto, esté funcionando a pleno", consignó por último Bisogni.

PUERTOS: CORRIENTES

Apuesta a la infraestructura

Según la información de los medios locales, que ya rebotó en los nacionales, todo parece encaminado para que Corrientes sume un nuevo puerto en el Norte, en Itá-Ibaté, y una estación de transferencia de carga para la capital. Antes de fin de año comenzaría la construcción de una terminal en el norte de la provincia; más obras.

Surge de la información que Ricardo Luján, subsecretario de Puertos y Vías Navegables, le confirmó a Aníbal Godoy, ministro de Obras Públicas de Corrientes, el envío los inspectores de la Nación para el análisis de los terrenos preseleccionados para ambas obras.

Godoy comentó entusiasmado que las dos iniciativas están incluidas en el presupuesto 2011 y que son parte de un plan más amplio y ambicioso de infraestructura portuaria y vial con el que se busca dotar de mayor competitividad a la provincia y a sus productores.

En ese diseño están incluidas dos nuevas estaciones fluviales -por ahora en estudio-: Ituzaingó y Bella Vista (el principal objetivo de las mismas es facilitar la salida de la producción

maderera, arroceras y cítrica, que en la actualidad viaja por tierra hasta los puertos uruguayos; y un nuevo puente para unir las provincias de Corrientes y Chaco. Y agregó que las obras podrían iniciarse antes de fin de año.

La estación fluvial que se levantará en la ciudad ubicada a unos 160 km de la capital correntina, en el kilómetro 1370 del río Paraná, tendrá un perfil predominantemente cerealero.

Itá-Ibaté es un puerto natural, comentó el ministro, "lo que se debe evaluar ahora son

las diferentes alternativas para el terreno elegido. Luego de que se haya seleccionado, se debe pagar la propiedad e inscribirla. La obra puede demandar una inversión de entre 17 y 30 millones de pesos, dependiendo de



la complejidad con la que se dote a la terminal, y el costo del terreno está entre los 2 y 3 millones de pesos".

En la capital de la provincia se proyecta una estación de transferencia de cargas.

El puerto quedó en el centro de la ciudad y el impacto ambiental es importante, pero no conviene relocalizarlo porque tiene condiciones naturales excepcionales", dijo Godoy.

Las autoridades provinciales preseleccionaron unos terrenos ubicados en la zona de Santa Catalina, al sur de la capital.

La elección definitiva del sitio depende en parte de la ubicación del segundo puente Chaco-Corrientes, un proyecto que impulsan ambas provincias.

"Estamos manteniendo reuniones con las autoridades chaqueñas. Se está revisando también el proyecto actual y su emplazamiento porque queremos evitar que ocurra lo que pasó con el puente actual, que quedó en una zona muy urbanizada. Una vez que avancemos con esa definición intentaremos conseguir fuentes de financiamiento para avanzar con la construcción del segundo puente", explicó el ministro correntino. Luego, comentó que el Ministerio de Planificación Federal tendrá a su cargo el Proyecto Ejecutivo del

nuevo puerto de Itá-Ibaté y de la estación de transferencia de cargas, tras lo cual se llamará a licitación.

De este modo, el distrito avanza en la concreción de obras de infraestructura que desde hace varios años reclaman los diferentes sectores productivos de la provincia.

El sector privado ha pedido, principalmente, la construcción de puertos que permitan abaratar los costos del transporte hacia las terminales ubicadas en las provincias de Santa Fe y Buenos Aires.

Novedades sobre la licitación de la obra de dragado

El pasado 24 de febrero finalizó la venta de pliegos de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 3 – CGPBB/2010, correspondiente a la obra de Dragado de profundización, ensanche y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos de Bahía Blanca, sitios de atraque y zonas de maniobras. Finalmente fueron 7 (siete) las firmas interesadas en dicha licitación, a saber:

Bandeirantes Dragagem e Construção (Brasil)
Boskalis International• B. V. (Holanda)
Compañía Sudamericana de Dragado S.A. • (Bélgica)
Dragados y Obras Portuarias S.A. (Argentina)
Dredging International N. V. (Bélgica)
Servimagnus S.A. • (Argentina)
Van Oord Dredging and Marine Contractors B. V. • (Holanda)



El presidente del CGPBB, el Dr. Jorge Otharán se mostró conforme con el desarrollo de la primer etapa de la licitación: "Cuantas más jugadores participen, más ofertas se presenten y más competitiva sea la licitación, será mejor para el proceso". Valoró la experiencia de las firmas que compraron el pliego y afirmó "Todas merecen nuestro más amplio reconocimiento en igualdad de condiciones".

El Directorio del CGPBB, en su reunión del día 28 de febrero, decidió postergar el plazo de vencimiento de presentación de ofertas y posterior apertura de sobres al próximo 26 de abril.

Finalmente tres empresas -de todas las postulantes- fueron las que, con sus ofertas en el marco del proceso de licitación para las obras de dragado de los canales de acceso de la ría en los puertos de Bahía Blanca que demandará una inversión de 60 millones de dólares, accedieron a la misma.

La apertura de los sobres A con la documentación se llevó a cabo en las instalaciones del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) ubicado en Ingeniero White.

"Durante la apertura de la licitación nacional e internacional se presentaron las empresa Van Oord Dredging and Marine Contractors de Holanda; Dredging International, de Bélgica y la Unión Transitoria de Empresas (UTE) conformada por Compañía Sudamericana de Dragado y Boskalis International, de Holanda", señalaron desde el Consorcio de Gestión del Puerto.

Según se indicó el proyecto incluye los dragados en los sitios de atraque y zona de maniobras, el ensanchamiento del canal principal frente al muelle de Mega y la ampliación de la zona de giro de buques en Puerto Galván.

Además el dragado permitirá llevar el calado de los 45 pies a los 50 y se prevé también el ensanche del ingreso al puerto de Coronel Rosales y el dragado a 20 pies frente al muelle de Punta Alta y en la Base Naval de Puerto Belgrano.



Ampliación del complejo portuario e industrial

YPF ratificó que quiere dragar y en la última semana de mayo comenzaron las negociaciones para profundizar el estuario hasta Puerto Cuatrerros. * Con esta obra se busca duplicar la capacidad operativa de los muelles locales y permitir nuevos asentamientos industriales. * La petrolera tiene la intención de instalar en ese sector una planta regasificadora. El intendente habló de la situación..

En mayo comenzaron formalmente las negociaciones destinadas a profundizar el canal de acceso del estuario hasta General Daniel Cerri, en el marco de un megaproyecto que permitirá duplicar la capacidad operativa de los muelles locales y facilitará nuevos asentamientos industriales.

Así lo anunció el intendente Cristian Breitenstein durante una rueda de prensa ofrecida a bordo de una embarcación desde la que presentó el plan definido para el área costera local.

El jefe comunal no ocultó su optimismo sobre la

concreción del dragado a 45 pies hasta Puerto Cuatrerros, a partir de la intención de la empresa YPF de instalar allí una planta regasificadora.

Breitenstein dijo que Enrique Eskenazi, líder del grupo Petersen que desde 2007 comanda los destinos de YPF en el país, le ratificó vía telefónica la intención de la empresa de concretar dicha iniciativa.

"Creo que en los próximos 60 días vamos a tener definiciones un poco más precisas," agregó. Están muy comprometidos con el desarrollo de este sector y, por ende, también el ministerio de Planificación Federal de la Nación.

"A nosotros nos queda generar los consensos necesarios, la menor conflictividad posible y asegurar una sustentabilidad desde el punto de vista del crecimiento económico, del impacto ambiental y del impacto social", dijo el jefe municipal.

Sobre los 150 millones de dólares que se necesitarían para profundizar el canal a 45 pies (14 metros) y posibilitar el acceso de grandes buques

hasta Puerto Cuatrerros. Dijo además que esta operación también podría canalizarse a través de un financiamiento hacia el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca por parte del Estado nacional o provincial.

Tras señalar que, en caso de concretarse, este proyecto consolidará a Bahía Blanca como una pujante ciudad marítima, exportadora e industrial.

Luego dijo que la Provincia está trabajando en este tema junto con el municipio y que la Nación ya ha definido que Bahía Blanca sea un nudo energético, logístico y uno de los principales puertos de América. Se estima que los trabajos podrían comenzar antes de fin de año, aunque – en este momento – cuestiones burocráticas impiden la remoción de varias embarcaciones hundidas en el sector desde donde partirán las lanchas que recorrerán la ría con fines turísticos.

Fuente: lanueva.com

Otro paso adelante...

La reciente salida del buque italiano "Gina Luliano" con un cargamento de 103.050 toneladas de maíz con destino a Irán, constituye una nueva demostración de la capacidad operativa alcanzada en los últimos años por el Puerto de Ingeniero White, ámbito de embarque obligado por los vapores de mayor envergadura que llegan a la Argentina. Si nuestro país no contara con la estación con la estación de aguas profundas de Bahía Blanca se encontraría imposibilitado de efectuar este tipo de cargas, que responden a las razonables exigencias de los mercados mundiales. A medida que van creciendo las dimensiones de los cargueros, deben ir adaptándose las estructuras de los puertos.

La citada unidad llegó al Sitio 9 con 55.533 toneladas de maíz, procedente de Ramallo y en Bahía Blanca incorporó otras 47.517 toneladas hasta completar sus bodegas y poner proa con aquel destino. Solamente el calado de 45 pies puede permitir estos movimientos testigos del paulatino avance logístico de Ingeniero White, que ha tenido una de sus más elocuentes expresiones con la incorporación de la soja como rubro exportador, a tal punto que desde hace varias campañas ocupa el primer lugar entre los diversos

productos. Ello se explica, precisamente, con la referida profundidad, que permite dar salida a la cosecha gruesa de una amplia región, además de los tradicionales despachos de trigo.

A todo esto, faltan pocos meses para que se incorpore otro emprendimiento privado como es el complejo que la firma Louis Dreyfus está incluyendo en Puerto Galván, en tanto la empresa Toepfer contará con su propio muelle para una movilización más ágil de la mercadería que comercializa con destino extranjero. Tales inversiones se encuadran en el, proceso de incesante desarrollo del complejo portuario, que cuentan en el Consorcio de Gestión con un elemento propulsor de las diversas iniciativas. En igual sentido, cabe subrayar el compromiso anunciado el viernes 3 por el gobernador provincial Daniel Scioli, en cuanto al proyecto de extender la obra de dragado hasta la altura de General Daniel Cerri como facilitadora de los planes de YPF de establecer allí las operaciones gasíferas, aparte de otras radicaciones que pudieran surgir en el futuro. Si a lo enumerado se añade la propuesta de la brasileña Vale, que dará salida – desde el 2014 – por Ingeniero White al cloruro de potasio por extraer de los yacimientos de

Malargüe, se completará un escenario mucho más relevante para la jerarquía local. Entre tantas novedades, cabe subrayar de que modo ha ido acentuándose al diversificación de las operaciones en el área marítima, pues a las del mercado granario deben agregarse las de productos petroquímicos y combustibles, así como variados renglones alternativos de productos regionales. Siempre con la perspectiva de continuar en esa senda que sostiene la jerarquía de un puerto de relevancia para apuntalar la presencia argentina en los mercados internacionales.



José Luis Suárez
S.E.A.M.A.R.A – Bahía Blanca

A partir de un encuentro celebrado en Mar del Plata

Puertos e Industria buscan un mismo camino

Funcionarios, empresarios y gremios coincidieron en potenciar el diálogo para consolidar una estrategia de crecimiento.

Tettamanti, Ayala, Luján, Abot y Rial, en el panel de debate.



Luego del corte de cintas que inauguró la muestra **Einaval 2011** en **Mar del Plata**, se llevó delante el panel de debate sobre la relación integral de los puertos, vías navegables e industria naval. Fue conformado por **Ricardo Luján**, subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación; **Cayo Ayala**, secretario General de Fempinra; **Horacio Tettamanti**, presidente de la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN); **Oswaldo Rial**, titular de la Unión Industrial de la provincia de Buenos; y el subsecretario de Actividades Portuarias bonaerense, **Luis Abot**.

Durante el panel, los interlocutores destacaron el crecimiento del sector naval, aunque abogaron por políticas públicas que afiancen el desarrollo de las embarcaciones navales, con flota de bandera propia y mayores inversiones públicas privadas.

“Durante la década del ‘90, la industria naval estaba a la deriva. Las políticas implementadas por entonces terminaron enajenando nuestros puertos y la bandera argentina para los buques. Hoy estamos nuevamente de pie, aunque aún quedan muchos temas pendientes”, manifestó Cayo Ayala.

Ricardo Luján aclaró que “estamos frente a un nuevo escenario mundial que presenta continuos desafíos. Es fundamental analizar las oportunidades que se nos presentan, crear nuevos

vínculos y afianzar relaciones para lograr proyectos exitosos a futuro. Para tal fin la intervención del Estado es imprescindible a efectos de actuar como un impulsor y ordenador de los diversos intereses que hacen a la actividad portuaria”.

Horacio Tettamanti., recalcó que “la Argentina es el octavo país del mundo en términos territoriales y está entre los primeros cinco del planeta en cuanto a extensión de litoral marítimo y fluvial. El país se encuentra en una de las regiones más importantes de la Tierra en cuanto a producción de proteínas y posee, además, la hidrovía Paraguay-Paraná para sacar dicha producción a los mercados internacionales. Con la implementación de un modelo económico y social como el que hoy rige en el país, están dadas todas las condiciones para tener un claro protagonismo en el mundo”.

A su turno, Rial aseveró que “la industria naval es vital para el desarrollo del país, por eso hay que brindarle todas las herramientas para su desarrollo tanto desde el sector público como desde el privado”.

Con peso

“En la Subsecretaría de Actividades Portuarias, conocemos el peso que la industria naval tiene

en nuestra provincia de Buenos Aires”, señaló Luis Abot, al tiempo que citó una frase del gobernador Daniel Scioli: “Los resultados llegan más rápido si se articula el sector público con el privado”.

El funcionario recalcó que “los inversores vieron que nuestros puertos están ordenados y son un terreno fértil para invertir, ganar dinero y generar más puestos de trabajo”. Como ejemplo concreto citó el caso de Tecplata, en Puerto La Plata.

“Esta es una clara manifestación de inversión privada y de confianza en el futuro del país. Las obras implican una inversión de u\$s 247 millones que demandará 500 puestos de trabajo directos y 2.000 indirectos. La nueva terminal de contenedores convertirá al puerto de La Plata en una terminal internacional. El objetivo central de la terminal de contenedores es generar nuevas infraestructuras para captar el crecimiento de cargas contenerizadas y reconquistar las cargas que terminan o se originan en la Argentina y que hoy hacen trasbordo en Montevideo”, señaló Abot.



Nos encontramos en una etapa de crecimiento, con un escenario internacional muy favorable y todo esto lo estamos logrando gracias a que mantenemos un diálogo permanente. Pero necesitamos más de ese aporte creativo de empresarios privados, inversores, cámaras, técnicos, trabajadores, dirigentes, profesores y estudiantes para consensuar una estrategia común que potencie la complementariedad de los puertos y la competitividad del sistema portuario.

Los industriales navales mostraron el potencial de sus astilleros y talleres

Hay más señales de recuperación

*La muestra Einaval 2001, llevada a cabo en Mar del Plata, ratificó la etapa de crecimiento y desarrollo por la que atraviesa el sector.
x Agustín Barletti - Mar del Plata -Enviado especial*

En el ámbito de la provincia de Buenos Aires se ubica el 70% del sector de la industria naval argentina, un rubro íntimamente relacionado con la actividad portuaria y que depende en gran medida del desarrollo de las vías navegables. Esta reflexión realizada por el subsecretario de Puertos bonaerense, Luis Abot, reflejó el ánimo que reinó en el II Encuentro Internacional de Industria Naval (Einaval 2011), realizado en Mar del Plata y organizado por la Asociación Bonaerense de la Industria Naval (ABIN).

Allí se congregaron más de 500 participantes, delegaciones de 10 países, y 60 empresas expositoras y auspiciantes.

Abot, subrayó que “este año, se superarán los índices obtenidos durante 2010, que arrojaron un crecimiento de la recaudación superior al 41%”. Al mismo tiempo destacó que “se manipularon 56.206.129 toneladas de mercaderías registrándose una suba de más del 30% respecto a los volúmenes operados durante el mismo periodo del año anterior, y el movimiento portuario tuvo un incremento del 24,45%, producto de la operatoria de 7.802 embarcaciones”.

La frutilla del postre fue la firma de un convenio entre la ABIN y la fundación del banco Credicoop que otorgará múltiples beneficios financieros a los miembros de la entidad. El acuerdo tendrá un alto impacto en Mar del Plata, donde están radicadas el 45% de las empresas que integran ABIN. Además, la iniciativa contempla el desarrollo de herramientas financieras para el crecimiento de las pymes en el sector naval.

“La idea es poder financiar nuestros productos y la mano de obra”, señaló el presidente de la ABIN, Horacio Tettamanti.

Para el vicepresidente de la entidad, Miguel Ángel Sánchez, con este acuerdo, “nuestros asociados van a recibir más y mejores beneficios”.

Por su parte, el subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Ricardo Luján, pidió profundizar el debate sobre las políticas de la industria naval. “Este es un ámbito que va logrando que estos debates se instalen. Lo que se discute acá después rebota en funcionarios, cámaras y en la actividad en general”, expresó.

Valor estratégico

Luego de destacar que para la provincia el sector naval tiene un valor estratégico, puesto que está conformado por pequeñas y medianas empresas, el ministro de la Producción bonaerense, anunció el impulso de una política portuario-logística y marítimo-fluvial “donde nuestros puertos están siendo pensados estratégicamente como un sistema portuario integral, ya que de esta manera se crean mayores posibilidades para la exportación e importación de nuestros productos a partir de la eficiencia operativa”.

Asimismo, el funcionario entregó al intendente marplatense, Gustavo Pulti, la disposición ministerial por el cual se habilita la ampliación en 100 hectáreas del Parque Industrial General Savio de esa ciudad balnearia.

Durante 2010, la provincia de Buenos Aires registró el 25% de las exportaciones de la Argentina. Las embarcaciones de recreo y deportivas se destacan entre las ventas y, tanto barcos de vela como de motor para usos recreativos, acapararon casi el 90% de las exportaciones que, en total, alcanzaron los u\$s 10 millones.

En este marco, Brasil concentró el 29% de las ventas externas de Buenos Aires que en total sumó, en 2010, 16 destinos diferentes para sus productos. Le siguieron Uruguay, los Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, Chile, Canadá y Perú.



Litoral Fluvial (Hidrovia Paraná-Paraguay)

Litoral Marítimo: Recurso Pesquero, exploración

Semanas atrás la Presidenta de la Nación Argentina Dra. Cristina Fernández de Kirchner, anunció la puesta en marcha del proyecto ferroviario Belgrano Carga que conecta a las provincias de Salta, Santiago del Estero, Chaco, Formosa y Santa Fe, obra fundamental para el desarrollo de la Región NOA siendo este proyecto el inicio de la transformación de la matriz de transporte diseñada por el modelo NEO LIBERAL. Ante este hecho fundamental entendemos de vital importancia en forma complementaria diseñar un proyecto que en términos logísticos vincule el transporte terrestre, el ferroviario, y el fluvial, para construir en término de transporte la verdadera cadena logística con ecuaciones de costo altamente favorable para los productores y por otra parte como instrumento de integración social y política de nuestra nación. Desde esta perspectiva la industria naval genuina formadora de oficio y ocupación intensiva de mano de obra conjuntamente con el transporte fluvial en esta cadena es el sector más postergado, si por otra parte a esto le sumamos que sobre la renta del recurso pesquero hay ausencia de planes que posibilite la construcción de busques pesqueros en astilleros nacionales en el mismo sentido sumamos la ausencia de un proyecto donde la industria naval sea el complemento de la explotación petrolera offshore. Es necesario comprender la enorme trascendencia estratégica de estos sectores como instrumentos de construcción de valor agregado y de industrialización en el área. Ante estos hechos resulta imprescindible el planteo a nuestro gobierno nacional para la creación de un sector institucional en donde se pueda discutir y elaborar la planificación de las construcciones navales que generen la posibilidad en términos estratégico el acompañamiento al modelo de crecimiento productivo nacional.

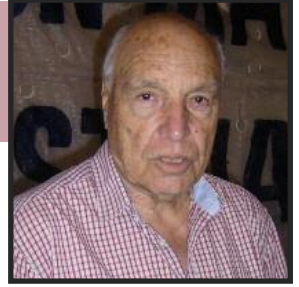
Nuestra industria naval en los últimos 8 años recupero mano de obra de oficio, técnicos, profesionales, unidades productivas y escuelas de capacitación. Por eso entendemos que es la hora de elaborar conjuntamente con nuestro gobierno el plan de desarrollo de nuestra marina mercante y nuestra industria naval.

ES LA HORA DEL VALOR AGREGADO EN LA INDUSTRIA NAVAL.

Juan Speroni
Secretario de Industria
FeMPINRA

Aniversario

64 años



Un grupo de Electricistas embarcados en buques de la incipiente Marina Mercante, casi la totalidad de ellos provenientes de la Armada, expresando la necesidad de una mejor defensa de los intereses de quienes laboraban en una especialidad que apuntalada por el avance tecnológico aumentaba su importancia en los buques. Resolvieron fundar el 3 de Abril de 1947 lo que denominaron "CIRCULO DE ELECTRICISTAS NAVALES" designación anterior a la que hoy distingue a nuestro SINDICATO.

Muchas alternativas registradas en las 400 páginas de los primeros libros de Acta de Asambleas, reflejan las diferentes situaciones por la que atravesaron los ELECTRICISTAS NAVALES.

Allí se registran entre otros hechos por ejemplo que estando agrupados inicialmente por la histórica Federación Obrera Marítima la conducción de este gremio hermano no dudo en reconocer la validez de la nueva agrupación cediendo una oficina para que funcione su secretaria (acta Nº del 24/09/47), o la posición del CENTRO DE MAQUINISTAS NAVALES que enviando a un miembro de su comisión directiva. Sr FILIPONE a la asamblea (23/10/47) haciendo publico apoyo del CENTRO a los Electricistas por ser parte de su misma especialidad proponiendo a viva voz "Que una vez concretadas las reivindicaciones perseguidas por los Electricistas estos se disuelvan incorporándose al CENTRO DE MAQUINISTAS" proposición que acepta la Asamblea (Acta Nº fs.19)

Muchas otras situaciones han quedado registradas testimonialmente, tales como la fijación de la primera cuota (5 % mas 5 \$) y la afiliación a la CGT 8/05/50.

La integración como Departamento a la Asociación Marítima Argentina /8/01/51) el reconocimiento como gremio por parte del Ministerio de Trabajo al otorgar la PERSONERIA GREMIAL Nº 310 (10/09/58)

Pero lo llamativo es la sucesión de conducciones que durante 14 años (1947/61) sufrieron los avatares de la inestabilidad institucional (ver autoridades desde su fundación) lapso durante el cual se le va alcanzando la madurez democrática pasando de las meras Asambleas Informativas a las fogosas Deliberativas elaborándose normas internas que consolidaron aun dentro de las distintas etapas que le toco sufrir al Movimiento Obrero. El derecho a expresarse de sus afiliados Principio sostenido por la columna vertebral que ha sido y es su hacendado culto a la SOLIDARIDAD exteriorizado en su sistema de BOLSA DE TRABAJO.

Aunque el momento debe ser de gozo no podemos ocultar que la actividad marítima pasa por un momento critico que alcanza a todos los sectores frente a esta realidad y vista la historia forjada en estos últimos 63 años agitados Los ELECTRICISTAS podemos repetir con fe y optimismo algo de lo cual hemos acumulado una modesta experiencia

Nacido por imperio de la evolución tecnológica y ante la necesidad de defender los intereses profesionales y personales de los ELECTRICISTAS NAVALES un grupo de visionarios fundo el CIRCULO de ELECTRICISTAS NAVALES hoy SINDICATO ELECTRICISTAS ELECTRONICISTAS NAVALES que representa a todo el personal embarcado con título de ELECTRICISTAS NAVAL.

La capacitación ha sido y es una de las actividades permanentemente impulsadas, respondiendo a las exigencias de las nuevas tecnologías y las normas STCW78, modificada en el 95 el código PBIP entre otros.

Las relaciones nacionales e internacionales es otra de las actividades desarrolladas, integrando la Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina – FeMPINRA- la Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte –CATT-, la Confederación General del Trabajo de la República Argentina –CGTRA- ocupando dentro de ellas diversos cargos.

Designado por la CGTRA el Cro. Secretario General Enrique O. Venturini concurrió integrando el sector sindical a las reuniones anuales de la Organización Internacional del Trabajo –OIT- Nuestra organización tuvo el honor de ser miembro titular del Consejo de Administración de esta y titular en representación de América Latina y el Caribe del Comité ejecutivo de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte –ITF- Asimismo integro durante 16 años la Paritaria Marítima Internacional de la OIT.

En estos seis lustros de vida podemos expresar que sin renunciar a su esencia el SEEN ha participado activamente en las problemáticas de la actividad sindical general y en la marítima en particular.

Un párrafo aparte merece nuestro constante impulso a la unificación de todas las entidades sindicales marítimas, única herramienta capaz de enfrentar eficientemente los desafíos que impone la globalización, aprovechando esta oportunidad para reiterar esta exhortación con particular énfasis

Cámara Puertos Privados Comerciales (CCPPC)

Nuevo Presidente



La Cámara de Puertos Privados Comerciales (CCPPC) informó por medio de un comunicado que designó un nuevo presidente de la institución. **Roberto Murchison**, gerente general de **Terminal Zárate SA**, dirigirá la institución a partir de ahora. Murchison estará acompañado por **Gabriel Ríos** (Terminal 6 SA), como vicepresidente; **Ricardo De Francesco** (Cargill SA), como secretario; **Gabriel Von Stremayr** (Odfjell Terminals Tagsa), como tesorero, y **Julio Iocca** (Asociación de Cooperativas Argentinas CL) como vocal. Asimismo, Alberto Ramírez continuará ejerciendo la gerencia de la cámara. Murchison asume la presidencia tras el fallecimiento de Gustavo Gordillo, acaecido el 26 de febrero.

El ferrocarril de cargas vuelve a conectarse con el Puerto porteño después de 20 años



El ferrocarril de cargas volvió a conectarse con el puerto de la Ciudad de Buenos Aires después de 20 años, con el fin de optimizar el transporte de mercaderías en particular destinada a la exportación, y descongestionar el tránsito porteño en la zona de Puerto Madero.

La iniciativa se concretó gracias al trabajo y la inversión realizada entre el Gobierno Nacional y el sector privado -argentino y brasileño- por un total de 15 millones de pesos, explicó el secretario de Transporte de la Nación, Juan Pablo Schiavi.

"Esto permitirá desarrollar la sustentabilidad del Puerto de Buenos Aires, y que la carga que viene de Bahía Blanca ingrese a la zona portuaria a través del ferrocarril, sin camiones, y en horarios interesantes para no generar complicaciones al tránsito", explicó el funcionario.

Se trata de alrededor de "40 mil contenedores que entrarán y saldrán sin utilizar vehículos, y podrán a su vez subir directamente del ferrocarril al barco", amplió.

Según el funcionario, "esto permitirá ganar en costos y competitividad para los empresarios, un elemento de valor que a la vez mejora la industria e incentiva a los exportadores".

Por otro lado, explicó que "aumentará un 4 por ciento la mercadería habilitada para el transporte", que comprende en este caso un trazado de 700 kilómetros y comienza en Bahía Blanca recorriendo el sur de la provincia de Buenos Aires, pasando por las localidades de Ingeniero White, Olavarría, Las Flores, Avellaneda, y de ahí ingresa a la Ciudad.

El recorrido se completa con el pase por detrás de la cancha de Boca Juniors, y luego va por Madero hasta el Empalme Norte donde se reparte la formación.

Schiavi dijo que la interconexión forma parte "del inicio de la recuperación ferroviaria que se perdió hace 20 años", y que para conseguirlo el Estado Nacional desarrolla diferentes inversiones totalizando unos "dos mil millones de pesos" en todo el país.

Por otra parte, indicó que en particular la interconexión inaugurada oficialmente hoy busca también "armonizar la Ciudad con el Puerto para que sea más sustentable, equilibrado y contamine menos".

Asimismo, se espera como impacto positivo la creación de 200 nuevos empleos y la reducción de las emisiones de dióxido de carbono equivalente al consumo de 260 mil árboles, estimó una gacetilla de la Secretaría de Transporte.

En el acto oficial se pudo observar la operatoria diaria que se está implementando en las terminales Río de la Plata S.A que recibe una formación de 30 vagones con contenedores dobles transportados pro Ferrosur Roca, y que llevan materia prima para la industria plástica procedente de Bahía Blanca con destino final San Francisco Do Sul, en el estado de Santa Catarina, Brasil.

Las empresas intervinientes fueron Sow Argentina, Ferrosur Roca, Celsur Logística, Login Transporte Marítimo, y AGPSE- Puerto Buenos Aires y la concesionaria TRP S.A.

La Administración General de Puertos (AGPSE) está a su vez realizando diferentes inversiones en infraestructura ferroviaria que incluye defensas perimetrales de la parrilla ferroviaria, nuevo taller de mantenimiento del material rodante, terminación del acceso al puerto y la construcción del Edificio de Tráfico, Control y Vigilancia, cuya función será centralizar los controles de la totalidad del puerto con la colaboración de la Aduana y la Prefectura Naval Argentina.

También se encuentra reconstruyendo pasos a nivel, demarcación y señalización horizontal, construcción de veredas y bacheo del acceso portuario a la avenida Antártida Argentina.

Hugo Moyano y Omar Suárez en la presentación de los buques de Maruba



El secretario general de la Confederación General del Trabajo, **Hugo Moyano**, junto al director de **Maruba** y secretario general del Sindicato de **Obreros Marítimos Unidos (S.O.M.U.) Omar Suárez**, estuvieron en la presentación de los dos buques petroleros propiedad de la compañía naviera internacional Maruba.

El objetivo de la presentación y puesta en marcha de estos dos buques es ofrecer el transporte de una extensa flota química petrolera y continua y asegura la modernización tecnológica de los equipos de toda

la flota de barcos Maruba. Omar Suárez, director de Maruba y secretario general del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, recalzó que "esta empresa estaba en malas condiciones financieras y gracias al esfuerzo de los trabajadores, empresarios y el acompañamiento del Gobierno de **Cristina Fernández de Kirchner**, hoy por hoy Maruba realiza viajes por todo el mundo".

Estuvieron presentes en el acto, además, **Omar Viviani**, secretario general de la **Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte (C.A.T.T.)**, **Juan Carlos Schmid**, secretario general de **Dragado y Balizamiento** y **Secretario Adjunto de la FeMPINRA**, **Juan Carlos López Mena**, presidente de Buquebus, **Carlos Kunkel**, diputado nacional por el Frente para la Victoria, **Cayo Ayala**, Secretario General de la FeMPINRA y del SAON y **Ricardo Luján**, subsecretario de Puertos y Vías Navegables.



CENTRO DE PATRONES Y OFICIALES FLUVIALES, DE PESCA Y DE CABOTAJE MARÍTIMO

Seminario Latinoamericano sobre los Sindicatos del Transporte y el cambio climático

El seminario organizado por la ITF Américas (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte) llevado a cabo en la Argentina tuvo lugar en el Hotel Presidente Perón, donde participaron 68 delegados y delegadas en representación de 39 sindicatos de Argentina, Paraguay, Chile, Perú, México, Colombia, Panamá, Ecuador, Brasil, España y Reino Unido en las áreas del transporte terrestre, aéreo y marítimo/fluvial.

Este seminario fue el primer encuentro regional de la ITF Américas, (que tiene su sede central en Río de Janeiro, Brasil). El mismo fue organizado por Antonio Fritz, secretario regional ITF Américas, Julio Sosa, secretario gremial e interior del sindicato argentino de conductores de trenes La Fraternidad, vicepresidente de la sección ferroviaria de ITF, Vicemandatario ejecutivo mundial de ITF, Ali Howes en representación de la sede de Londres. Benito Bahena (México), Severino (Brasil), Edgar Díaz (Panamá) y Dina Feller (Argentina)

El Dr. Nazareno Castillo Marín, Director de Cambio Climático de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina, dio la introducción al tema presentando el concepto de cambio climático y qué efectos tiene en América Latina.

El cambio climático es la modificación del clima con respecto al historial climático a una escala global o regional. A su vez, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC) lo define como un cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana. Tales cambios se producen sobre todos los parámetros climáticos como temperatura, precipitaciones, nubosidad, vientos, etc.

Se habló del transporte como uno de los más contaminantes, ya que genera el 13,1% de todas las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y el 23% de las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono).

El transporte carretero es el mayor generador de emisiones contaminantes, junto con la aviación nacional e internacional. Luego están el transporte marítimo/fluvial, y el transporte ferroviario que son considerados con una cantidad de emisión mínima.

Todos los presentes estuvieron de acuerdo en la importancia de la mitigación, de cambiar modalidades de transporte con alta emisión de carbono a modalidades bajas, en que se debe exigir al gobierno políticas para la fomentación del transporte público sobre el transporte privado con tarifas accesibles para la población, en incentivar e invertir en el desarrollo de fuentes renovables y combustibles alternativos para disminuir la explotación de combustibles fósiles y en hacer avanzar las políticas de protección del clima.

También coincidieron, en que tanto los sindicatos como las empresas tienen que asumir su responsabilidad y su rol como parte de la solución, en educar y movilizar a los miembros, así como también es de mucha importancia que cada gobierno tome medidas concretas para contrarrestar este problema sin impedir el desarrollo.

Juan Carlos Schmid de Dragado y Balizamiento agregó que "algunas políticas Internacionales" están queriendo manipularnos con este tema por medio de algunas organizaciones ambientalistas y lo que parece ser una movilización a favor del medio ambiente tiene de fondo otros fines, y dio como ejemplo lo sucedido con la gripe "A".

Según investigaciones científicas en las que se basa el profesor Lorenzo Carrasco, quien también participó del seminario, el calentamiento global no es antropogénico (a causas humanas) sino que es natural, y a todo calentamiento le sigue un periodo de enfriamiento. Este punto de vista generó un debate, porque si bien esto sucede hace millones de años, antes estos periodos eran regulares, y en la actualidad la actividad humana lo acelera cada vez más.

"Debemos ser conscientes que el cambio climático nos afecta a todos como sociedad y trabajadores, y que no lo podemos dejar pasar por alto, por más mínimo que pueda ser lo que hagamos, si hacemos un poco entre todos, será de ayuda para el futuro de nuestro planeta y el de las generaciones venideras".



Oficial Fluv. Duré Luciana - Oficial Fluv. Monsalves Jeanette - Oficial Fluv. Verón Giuliana

ESTUDIO JURIDICO



MARTINEZ CHAS - DE TEJERIA

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

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

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

SINDICATO ARGENTINO DE OBREROS NAVALES y SERVICIOS DE LA INDUSTRIA
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
Guaileguay 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